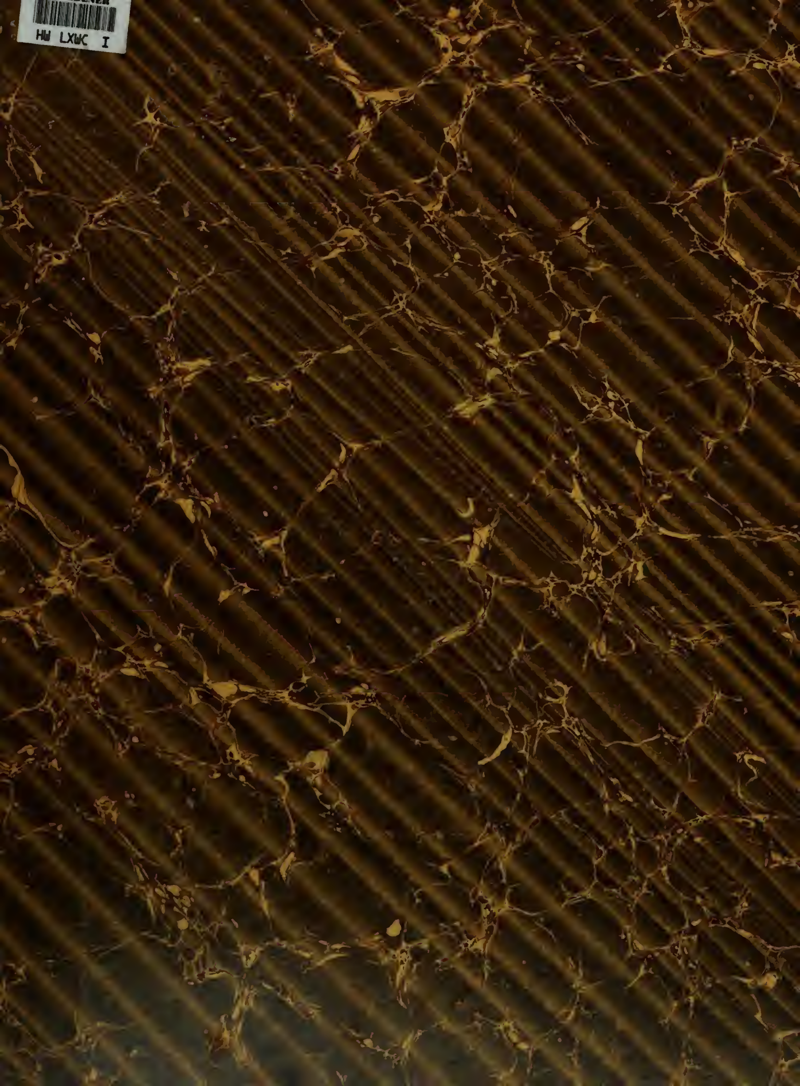
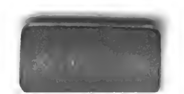




Sammlung der Drucksache

des

Preußischen Hauses der Abgeordnete

(Anlagen zu den Stenographischen Berichten)

20. Legislaturperiode, IV. Session 1907/08



2. Band

Drucksachen Nr 14 bis 37

Seite 729 bis 1568

(Das Sachregister befindet sich am Ende des 4. Bandes der Stenographischen Berichte)

Berlin, 1908

Druck und Verlag: W. Moeser Buchdruckerei

Stallschreiberstraße 34/35

Inhaltsverzeichnis

2. Band

Drucksachen Nr 14 bis 37

Nr 14

Der Minister für Handel und Gewerbe
J.-Nr I. 11085

Berlin, den 25. November 1907

Eurer Exzellenz beehre ich mich auf Grund der beifolgenden Allerhöchsten Ermächtigung vom 21. November d. Js den

Entwurf eines Quellenschutzgesetzes

nebst Begründung mit dem Ersuchen ergebenst zu übersenden, die verfassungsmäßige Beschlußnahme des Hauses der Abgeordneten über diesen Gesetzentwurf gefälligst herbeiführen zu wollen.

Delbrück

An
den Herrn Präsidenten des Hauses der Abgeordneten

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw

erteilen Unserem Minister für Handel und Gewerbe hierdurch die Ermächtigung, den nebst Begründung beifolgenden Entwurf eines Quellenschutzgesetzes den beiden Häusern des Landtags Unserer Monarchie zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorzulegen.

Gegeben Schloß Highcliffe, den 21. November 1907

Wilhelm

Delbrück

Allerhöchste Ermächtigung

Entwurf

eines

Quellenschutzgesetzes

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw,

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

Gemeinnützige Quellen

§ 1

Natürliche oder künstlich erschlossene Mineral- und Thermalquellen, deren Erhaltung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles notwendig erscheint (gemeinnützige Quellen), werden nach Maßgabe dieses Gesetzes geschützt.

§ 2

Ob eine Quelle im Sinne des § 1 als gemeinnützig anzusehen ist, wird auf Antrag von Beteiligten oder geeignetenfalls von Amts wegen durch die Minister für Handel und Gewerbe, des Innern, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und der Medizinal-Angelegenheiten endgültig festgestellt.

Die getroffene Anordnung kann von den genannten Ministern gemeinsam wieder aufgehoben werden.

Schutzbezirk

§ 3

Für eine gemeinnützige Quelle kann ein Bezirk festgestellt werden, innerhalb dessen Bohrungen, Ausgrabungen und sonstige Erdarbeiten, welche auf den gewachsenen Boden einwirken, nur mit vorheriger Genehmigung des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten vorgenommen werden dürfen (Schutzbezirk).

§ 4

Die Feststellung des Schutzbezirks erfolgt auf Antrag des Quelleneigentümers durch gemeinsamen Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten.

In dem Beschlusse sollen, soweit tunlich, die Arbeiten bestimmt werden, für welche es einer Genehmigung nicht bedarf. Für gewisse Arbeiten kann eine Anzeige vorgeschrieben werden.

Für benachbarte Quellen kann geeignetenfalls ein gemeinsamer Schutzbezirk festgestellt werden.

§ 5

Mit dem Antrag auf Feststellung des Schutzbezirks hat der Quelleneigentümer einen Lageplan einzureichen, aus welchem die Lage der zu schützenden Quelle und die Grenzen des beantragten Schutzbezirks zu ersehen sind.

§ 6

Stellt sich bei einer vorläufigen Prüfung heraus, daß der Lageplan oder der darin bezeichnete Schutzbezirk unzureichend ist, so kann der Antrag auf Feststellung des Schutzbezirks durch gemeinsamen Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen werden. Gegen diese Zurückweisung steht dem Antragsteller die Beschwerde an die im § 9 bezeichneten Minister offen.

Anderenfalls ist der Antrag nebst Lageplan in den Gemeinde- und Gutsbezirken, die von dem beantragten Schutzbezirke berührt werden, während eines Monats zu jedermanns Einsicht offen zu legen. Die Zeit der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist eine Stelle zu bezeichnen, bei welcher während dieser Zeit Einwendungen gegen den Antrag angebracht werden können.

Zur Erhebung von Einwendungen sind jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses, die Vorstände der Gemeinde- und Gutsbezirke sowie die Ortspolizeibehörde berechtigt.

§ 7

Nach Ablauf der Frist werden die Einwendungen in einem nötigenfalls an Ort und Stelle abzuhaltenden Termine vor Kommissaren, die von dem Oberbergamte und dem Regierungspräsidenten zu ernennen sind, erörtert.

Der Quelleneigentümer und diejenigen Beteiligten, welche Einwendungen erhoben haben, sowie die Vorstände der Gemeinde- und Gutsbezirke und die Ortspolizeibehörde sind zu dem Termine zu laden und in diesem mit ihren Erklärungen zu hören.

§ 8

Die Kommissare haben die Verhandlungen dem Oberbergamte und dem Regierungspräsidenten vorzulegen. Diese entscheiden über den Antrag durch gemeinsamen Beschluß.

Der Beschluß ist dem Quelleneigentümer, denjenigen Beteiligten, welche Einwendungen erhoben haben, den Vorständen der Gemeinde- und Gutsbezirke und der Ortspolizeibehörde zuzustellen.

§ 9

Gegen den Beschluß steht den im § 8 Abs. 2 genannten Personen und Behörden die Beschwerde an die Minister für Handel und Gewerbe, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und der Medizinal-Angelegenheiten zu.

Die Beschwerde muß bei Verlust des Beschwerderechts binnen einem Monate nach Zustellung des Beschlusses bei dem Oberbergamte, dem Regierungspräsidenten oder einem der vorgenannten Minister eingelegt werden. Sie soll dem Gegner zur Beantwortung binnen einem Monate mitgeteilt werden.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 10

Ist die Feststellung eines Schutzbezirks beantragt, so können das Oberbergamt und der Regierungspräsident vor der Feststellung des Schutzbezirks durch gemeinsamen Beschluß vorläufig anordnen, daß innerhalb des beantragten Schutzbezirks zu Arbeiten der im § 3 bezeichneten Art ihre Genehmigung erforderlich ist. Die Vorschriften des § 4 Abs. 2 finden Anwendung.

Die nach Abs. 1 getroffene vorläufige Anordnung ist aufzuheben, wenn der Antrag auf Feststellung des Schutzbezirks abgelehnt wird. Die Aufhebung kann auch vorher erfolgen.

Gegen die im Abs. 1 und 2 bezeichneten Entscheidungen findet keine Beschwerde statt.

§ 11

Die Bestimmungen der §§ 3 bis 10 finden auf die Erweiterung eines Schutzbezirks entsprechende Anwendung.

§ 12

Die Beschränkung und die Aufhebung eines Schutzbezirks kann sowohl auf Antrag des Quelleneigentümers, eines sonstigen Beteiligten, des Vorstandes eines beteiligten Gemeinde- oder Gutsbezirks oder der Ortspolizeibehörde, als auch von Amts wegen durch gemeinsamen Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten erfolgen.

Ein offenbar unbegründeter Antrag kann ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen werden. Gegen diese Zurückweisung steht dem Antragsteller die Beschwerde an die im § 9 bezeichneten Minister offen.

Anderenfalls ist vor der Entscheidung dem Quelleneigentümer und den Vorständen der beteiligten Gemeinde- und Gutsbezirke sowie der Ortspolizeibehörde unter Mitteilung des etwa gestellten Antrages Gelegenheit zur Äußerung zu geben; hierbei ist darauf hinzuweisen, daß Einwendungen binnen einem Monate bei einer der vorgenannten Beschlußbehörden erhoben werden können.

Der Beschluß ist dem Quelleneigentümer, dem Antragsteller, den Vorständen der beteiligten Gemeinde- und Gutsbezirke und der Ortspolizeibehörde zuzustellen.

Gegen den Beschluß steht den im Abs. 4 genannten Personen und Behörden die Beschwerde zu. Sie hat insoweit aufschiebende Wirkung, als eine Beschränkung oder die Aufhebung der getroffenen Anordnung verlangt wird. Im übrigen gelten die Vorschriften des § 9.

§ 13

Die Bestimmung, daß gewisse Arbeiten der Genehmigung nicht bedürfen (§ 4 Abs. 2 Satz 1), kann auf Antrag oder von Amts wegen nachträglich getroffen oder erweitert, die Bestimmung, daß gewisse Arbeiten vorher anzuzeigen sind (§ 4 Abs. 2 Satz 2), kann in gleicher Weise nachträglich beschränkt oder aufgehoben werden.

Die Vorschriften des § 12 finden entsprechende Anwendung.

§ 14

Die Bestimmung, daß gewisse Arbeiten der Genehmigung nicht bedürfen (§ 4 Abs. 2 Satz 1, § 13 Abs. 1), kann auf Antrag des Quelleneigentümers oder von Amts wegen nachträglich beschränkt oder aufgehoben, die Bestimmung, daß gewisse Arbeiten vorher anzuzeigen sind (§ 4 Abs. 2 Satz 2), kann in gleicher Weise nachträglich getroffen oder erweitert werden.

Die Vorschriften des § 6 Abs. 2, 3, der §§ 7 bis 9 und des § 12 Abs. 2 finden entsprechende Anwendung. In dem Verfahren von Amts wegen tritt an die Stelle des Antrags der gemeinsame Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten über die Einleitung des Verfahrens.

Erforderlichenfalls können durch gemeinsamen Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten Bestimmungen der im Abs. 1 bezeichneten Art vorläufig getroffen werden. Gegen diese Bestimmungen findet keine Beschwerde statt.

§ 15

Die baren Auslagen des Verfahrens treffen in den Fällen der §§ 3 bis 11 den Quelleneigentümer.

In den Fällen der §§ 12 bis 14 gilt das gleiche, wenn eine Anordnung der dort bezeichneten Art ergeht. Wird ein Antrag zurückgewiesen, so hat der Antragsteller die baren Auslagen des Verfahrens zu tragen.

Die durch eine erfolglose Beschwerde verursachten baren Auslagen fallen dem Beschwerdeführer zur Last.

§ 16

Die nach §§ 4, 8 bis 14 ergehenden Beschlüsse, durch welche das Grundeigentum beschränkt oder von einer Beschränkung befreit wird, sind nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern getroffenen Ausführungsbestimmungen öffentlich bekannt zu machen.

§ 17

Gegen die Entscheidung des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten über die zu einer Arbeit nach § 3 oder § 10 erforderliche Genehmigung steht dem Quelleneigentümer, dem Antragsteller und dem Grundstückseigentümer sowie den Vorständen der beteiligten Gemeinde- oder Gutsbezirke und der Ortspolizeibehörde die Beschwerde zu; sie hat aufschiebende Wirkung. Im übrigen gelten die Vorschriften des § 9.

Die baren Auslagen des Verfahrens treffen im Falle der Versagung der Genehmigung den Antragsteller, anderenfalls den Quelleneigentümer. Die Vorschrift des § 15 Abs. 3 findet Anwendung.

§ 18

Stellt sich heraus, daß durch eine genehmigte oder eine allgemein als der Genehmigung nicht bedürftig bezeichnete Arbeit die Quelle gefährdet wird, so kann auf Antrag des Quelleneigentümers durch gemeinsamen Beschluß des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten der Beginn oder die Fortsetzung der Arbeit untersagt oder ihre Zulässigkeit von einer bestimmten Art der Ausführung abhängig gemacht werden. Auch kann, wenn die Arbeit bereits begonnen oder vollendet ist, die Beseitigung des schädigenden Zustandes angeordnet und im Falle der Weigerung des Grundstückseigentümers auf Kosten des Quelleneigentümers bewirkt werden. Der Antrag des Quelleneigentümers ist abzulehnen, wenn dieser nicht auf Erfordern der Beschlußbehörden und nach ihrem Ermessen für den Ersatz des durch die Anordnung dem Grundstückseigentümer entstehenden Schadens ausreichende Sicherheit leistet und den zur Beseitigung des schädigenden Zustandes notwendigen Betrag vorschießt.

Bei Gefahr im Verzuge kann das Oberbergamt oder der Regierungspräsident allein eine vorläufige Entscheidung treffen. Sie tritt jedoch außer Kraft, wenn nicht binnen einem Monate nach ihrer Zustellung ein entsprechender gemeinschaftlicher Beschluß beider Behörden zugestellt ist.

In den Fällen des Abs. 1 gelten für die Beschwerde und die baren Auslagen des Verfahrens die Vorschriften des § 17. Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung. Gegen eine Entscheidung gemäß Abs. 2 findet keine Beschwerde statt.

Auf Arbeiten der im § 3 bezeichneten Art, die zur Zeit der Stellung des Antrags auf Feststellung eines Schutzbezirks bereits begonnen, aber noch nicht vollendet sind, finden die vorstehenden Bestimmungen entsprechende Anwendung. Ein Beschluß oder eine vorläufige Entscheidung des im Abs. 1 Satz 1 bezeichneten Inhalts ist aufzuheben, wenn der Antrag auf Feststellung des Schutzbezirks abgelehnt wird. Gegen die Aufhebung findet keine Beschwerde statt.

Entschädigung

§ 19

Wird die zu einer Arbeit nach § 3 oder § 10 erforderliche Genehmigung versagt oder unter erschwerenden Bedingungen erteilt, so ist der Grundstückseigentümer für die durch die Unzulässigkeit oder die Erschwerung der Arbeit herbeigeführte Minderung des Wertes des Grundstücks von dem Quelleneigentümer zu entschädigen.

Die Entschädigung findet nicht statt,

1. wenn sich aus den Umständen ergibt, daß die Absicht, die Arbeit auszuführen, nur kundgegeben ist, um die Entschädigung zu erlangen;
2. wenn die Genehmigung zu einer Bohrung, Ausgrabung oder sonstigen Erdarbeit versagt wird, welche unternommen wird, um eine der zu schützenden Quelle gleichartige Quelle zu erschließen, und geeignet ist, die erstere zu gefährden.

§ 20

Die Entschädigung wird in Rente gewährt. Die Rente beträgt jährlich fünf vom Hundert der im § 19 Abs. 1 bezeichneten Wertminderung, wovon eins vom Hundert unter Zuwachs der Zinsen der getilgten Beträge als Kapitalabtrag anzusehen ist.

Die Rente ist von der Zustellung des Beschlusses, durch den die Genehmigung endgültig versagt oder unter einer erschwerenden Bedingung erteilt wird, für die Dauer von 41 Jahren und 13 Tagen, höchstens aber bis zum Wegfalle der Beschränkung, für welche sie gewährt wird, zu zahlen.

§ 21

Die Rente ist dem jeweiligen Grundstückseigentümer von dem jeweiligen Quelleneigentümer jährlich im voraus zu entrichten. Am Beginn des 41. Jahres ist der volle Restbetrag zu entrichten.

Das Recht auf die Rente geht allen Rechten an dem Quellengrundstück, auch den älteren, vor. Es wird nicht in das Grundbuch eingetragen und bleibt im Falle der Zwangsversteigerung des Quellengrundstücks auch dann bestehen, wenn es bei der Feststellung des geringsten Gebots nicht berücksichtigt ist. Mehrere Rentenrechte haben gleichen Rang.

Im übrigen finden die Vorschriften Anwendung, die für eine zugunsten des jeweiligen Eigentümers eines Grundstücks bestehende Reallast gelten.

§ 22

Der Quelleneigentümer ist jederzeit berechtigt, die Rente schon während des im § 20 angegebenen Zeitraums durch Kapitalzahlung abzulösen. Welche Summen in den verschiedenen Jahren zu der Ablösung erforderlich sind, ergibt die beigefügte Tabelle.

Der Grundstückseigentümer kann die Ablösung der Rente verlangen, wenn die Wertminderung mindestens ein Drittel des bisherigen Wertes des Grundstücks oder nicht mehr als 300 Mark beträgt.

§ 23

Soweit der Grundstückseigentümer infolge der Unzulässigkeit oder der Erschwerung der Arbeit Aufwendungen macht, die nach den Umständen als zweckmäßig anzusehen sind, kann er Ersatz verlangen. Er muß sich jedoch die bisherigen Kapitalabträge oder, wenn die Wertminderung größer ist, als der zu ersetzende Betrag, einen verhältnismäßigen Teil anrechnen lassen.

Der Ersatzanspruch verjährt in drei Jahren. Er ist ausgeschlossen, wenn er nicht binnen zehn Jahren nach dem für den Beginn der Rentenzahlung maßgebenden Zeitpunkte gerichtlich geltend gemacht wird.

Durch die Ersatzleistung wird die Rente oder, wenn die Wertminderung größer ist, als der geleistete Betrag, ein verhältnismäßiger Teil abgelöst.

§ 24

Der Grundstückseigentümer verliert den Anspruch auf die Rente, wenn er ihn nicht vor dem Ablaufe von sechs Monaten nach der Zustellung des im § 20 Abs. 2 bezeichneten Beschlusses bei dem Landrat und, wenn das Grundstück in einer Stadt belegen ist, bei dem Gemeindevorstand anmeldet. Auf diese Rechtsfolge ist in dem Beschlusse hinzuweisen.

Ist die Anmeldung rechtzeitig erfolgt, so hat der Landrat oder der Gemeindevorstand und, wenn dieser aus mehreren Personen besteht, ein Mitglied auf eine Einigung der Beteiligten hinzuwirken und die erfolgte Einigung zu beurkunden. Auf die Beurkundung finden die Vorschriften des Artikel 12 § 4 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom 20. September 1899 (Gesetzsamml. S. 177) Anwendung.

Kommt eine Einigung nicht zustande, so ist dies den Beteiligten mitzuteilen. Der Anspruch auf die Rente erlischt, wenn er nicht binnen zwei Jahren nach der Zustellung der Mitteilung gerichtlich geltend gemacht wird. In der Mitteilung ist auf diese Rechtsfolge hinzuweisen.

§ 25

In den Fällen des § 22 und des § 23 Abs. 3 finden auf das Ablösungskapital, wenn das Grundstück mit Rechten Dritter belastet ist, die Vorschriften des Artikel 52 und des Artikel 53 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche Anwendung.

Steht das Grundstück im Lehns-, Fideikommiß-, Stammguts- oder Leiheverbande, so kann der Grundstückseigentümer über das Ablösungskapital nur so verfügen, wie nach den in den einzelnen Landesteilen geltenden Vorschriften über ein in demselben Verbande stehendes Gut und die an dessen Stelle tretenden Kapitalien.

§ 26

In den Fällen des § 18 ist der Grundstückseigentümer nach den Vorschriften der §§ 19 bis 25 zu entschädigen. Wegen eines weiteren Schadens, der ihm durch die Anordnung entsteht, kann er mit Ausnahme des entgangenen Gewinns insoweit Ersatz verlangen, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert. Dieser Ersatzanspruch verjährt in drei Jahren.

§ 27

Liegt ein Grundstück in mehreren Schutzbezirken oder in einem gemeinsamen Schutzbezirk, so haften die beteiligten Quelleneigentümer im Falle des § 19 und, wenn sie einen gemeinschaftlichen Antrag nach § 18 gestellt haben, im Falle des § 26 dem Grundstückseigentümer als Gesamtschuldner.

Im Verhältnisse zu einander sind die Quelleneigentümer zu gleichen Anteilen verpflichtet. Gewährt jedoch die zur Entschädigung verpflichtende Anordnung den Quellen nicht in gleichem Maße Vorteil, so haften die Quelleneigentümer untereinander nach dem Verhältnisse des ihnen aus der Anordnung erwachsenen Vorteils.

Schutz gegen Veränderungen der Quellen

§ 28

Arbeiten, welche die Veränderung einer gemeinnützigen Quelle oder ihrer Fassung bezwecken, bedürfen der Genehmigung des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten.

Mittels Beschlusses dieser Behörden sollen, soweit tunlich, im voraus die Arbeiten bestimmt werden, für welche es einer Genehmigung nicht bedarf. Für gewisse Arbeiten kann eine Anzeige vorgeschrieben werden.

Ist zu befürchten, daß durch die Ausführung der Arbeiten eine gemeinnützige Quelle eines anderen Eigentümers gefährdet wird, so ist dieser vor der Entscheidung zu hören.

Gegen die Entscheidung des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten findet die Beschwerde statt; die Vorschriften der §§ 9 und 15 finden entsprechende Anwendung.

Enteignung

§ 29

Wird eine gemeinnützige Quelle auf eine ihren Bestand oder ihren Mineralgehalt gefährdende Weise benutzt oder entspricht die Art ihrer Unterhaltung und Benutzung nicht dem Bedürfnisse der öffentlichen Gesundheitspflege, und gibt der Quelleneigentümer in diesem Falle nicht binnen einer ihm von dem Oberbergamt und dem Regierungspräsidenten bestimmten angemessenen Frist den von diesen gestellten Anforderungen statt, so können die dem Quelleneigentümer gehörigen Grundstücke nebst Zubehör, soweit sie zur zweckentsprechenden Ausnutzung der Quelle erforderlich sind, zugunsten eines Unternehmers, der für die Erhaltung und ordnungsmäßige Benutzung der Quelle die erforderliche Sicherheit gewährt, nach Maßgabe des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 (Gesetzsamml. S. 221) enteignet werden.

Das gleiche gilt, wenn das Oberbergamt und der Regierungspräsident die Feststellung oder Erweiterung eines Schutzbezirks oder eine der im § 18 bezeichneten Anordnungen für notwendig erachten und der Quelleneigentümer nicht binnen einer ihm bestimmten angemessenen Frist den erforderlichen Antrag stellt.

Gegen die Verfügungen des Oberbergamts und des Regierungspräsidenten steht dem Quelleneigentümer die Beschwerde zu; sie hat aufschiebende Wirkung. Im übrigen finden die Vorschriften des § 9 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und des § 15 Abs. 1 entsprechende Anwendung.

Nutzungsrechte an Quellen

§ 30

Steht die Nutzung der Quelle nicht dem Eigentümer des Quellengrundstücks, sondern auf Grund eines zeitlich nicht begrenzten Rechtes an diesem einem anderen zu, so finden die Vorschriften der §§ 4 bis 29 mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß an die Stelle des Quelleneigentümers der Nutzungsberechtigte tritt. In den Fällen des § 29 kann, wenn das Nutzungsrecht nicht mit dem Eigentum an einem Grundstücke verbunden ist, das Nutzungsrecht selbst enteignet werden.

Zeitlich nicht begrenzt ist das Recht einer juristischen Person auch dann, wenn es erst mit ihr erlischt.

Strafbestimmung

§ 31

Wer eine Arbeit, die nach § 3, § 10 oder § 28 der Genehmigung bedarf oder nach § 4, § 10 oder § 28 erst nach vorheriger Anzeige vorgenommen werden darf, ohne die Genehmigung oder Anzeige vornimmt oder einer nach § 18 getroffenen Anordnung zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 1 000 Mark oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten und, wenn die Zuwiderhandlung fahrlässigerweise begangen wird, mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Schlußbestimmungen

§ 32

Auf Arbeiten, welche auf Grund des Allgemeinen Berggesetzes für die Preußischen Staaten vom 24. Juni 1865 (Gesetzsamml. S. 705) untersagt werden können, findet dieses Gesetz keine Anwendung.

§ 33

Die Vorschriften der §§ 2 bis 9 treten mit der Verkündung dieses Gesetzes, die übrigen Vorschriften mit dem 1. Januar 1908 in Kraft.

§ 34

Im Gebiete des vormaligen Herzogtums Nassau bleiben für die am 1. Januar 1908 bestehenden Quellen die Vorschriften der Verordnung der Herzoglich Nassauischen Landesregierung vom 7. Juli 1860 (Nassauisches Verordnungsblatt S. 137) neben den Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft. Sie verlieren jedoch für diejenigen bestehenden Quellen, welche nach diesem Gesetze für gemeinnützig erklärt werden, von der endgültigen Feststellung eines Schutzbezirks an mit der Maßgabe ihre Geltung, daß für die nach diesem Gesetze begründeten Beschränkungen des Grundeigentums nur insoweit Entschädigung verlangt werden kann, als sie über die durch die Verordnung vom 7. Juli 1860 begründeten Beschränkungen hinausgehen. Die Vorschrift des § 29 Abs. 2 findet keine Anwendung.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben usw

Beglaubigt

Der Minister für Handel und Gewerbe

Delbrück



Anlage

Tabelle zum § 22 des Quellenschutzgesetzes

Tilgung einer Entschädigung von 100 ℳ durch eine jährliche, im voraus zu entrichtende Rente von 5 %, wovon 1 % unter Zuwachs der Zinsen der getilgten Beträge als Kapitalabtrag anzusehen ist (§ 20)				Demnach ist erforderlich zur Ablösung einer Rente von jährlich	
am Anfang des Jahres	treffen von der jodann fälligen Rente auf Zinsen ℳ	treffen von der jodann fälligen Rente auf Entschädigung ℳ	und bleiben von der Entschädigung noch zu tilgen: ℳ	im Laufe des Jahres	1 ℳ (Entschädigung = 20 ℳ) ℳ
1.	4,00 000	1,00 000	99,00 000	1.	19,80 000
2.	3,96 000	1,04 000	97,96 000	2.	19,59 200
3.	3,91 840	1,08 160	96,87 840	3.	19,37 568
4.	3,87 514	1,12 486	95,75 354	4.	19,15 071
5.	3,83 014	1,16 986	94,58 368	5.	18,91 674
6.	3,78 335	1,21 665	93,36 703	6.	18,67 341
7.	3,73 468	1,26 532	92,10 171	7.	18,42 034
8.	3,68 407	1,31 593	90,78 578	8.	18,15 716
9.	3,63 143	1,36 857	89,41 721	9.	17,88 344
10.	3,57 669	1,42 331	87,99 390	10.	17,59 878
11.	3,51 975	1,48 025	86,51 365	11.	17,30 273
12.	3,46 055	1,53 945	84,97 420	12.	16,99 485
13.	3,39 897	1,60 103	83,37 317	13.	16,67 463
14.	3,33 493	1,66 507	81,70 810	14.	16,34 162
15.	3,26 832	1,73 168	79,97 642	15.	15,99 528
16.	3,19 905	1,80 095	78,17 547	16.	15,63 509
17.	3,12 702	1,87 298	76,30 249	17.	15,26 050
18.	3,05 210	1,94 790	74,35 459	18.	14,87 092
19.	2,97 418	2,02 582	72,32 877	19.	14,46 575
20.	2,89 315	2,10 685	70,22 192	20.	14,04 438
21.	2,80 888	2,19 112	68,03 080	21.	13,60 616
22.	2,72 123	2,27 877	65,75 203	22.	13,15 041
23.	2,63 008	2,36 992	63,38 211	23.	12,67 642
24.	2,53 528	2,46 472	60,91 739	24.	12,18 348
25.	2,43 670	2,56 330	58,35 409	25.	11,67 082
26.	2,33 416	2,66 584	55,68 825	26.	11,13 765
27.	2,22 753	2,77 247	52,91 578	27.	10,58 316
28.	2,11 663	2,88 337	50,03 241	28.	10,00 648
29.	2,20 130	2,99 870	47,03 371	29.	9,40 674
30.	1,88 135	3,11 865	43,91 506	30.	8,78 301
31.	1,75 660	3,24 340	40,67 166	31.	8,13 433
32.	1,62 687	3,37 313	37,29 853	32.	7,45 971
33.	1,49 194	3,50 806	33,79 047	33.	6,75 809
34.	1,35 162	3,64 838	30,14 209	34.	6,02 842
35.	1,20 568	3,79 432	26,34 777	35.	5,26 955
36.	1,05 391	3,94 609	22,40 168	36.	4,48 034
37.	0,89 607	4,10 393	18,29 775	37.	3,65 955
38.	0,73 191	4,26 809	14,02 966	38.	2,80 593
39.	0,56 119	4,43 881	9,59 085	39.	1,91 817
40.	0,38 363	4,61 637	4,97 448	40.	0,99 490
41.	0,19 898	{4,80 102} {0,17 346}	0,17 346		

Begründung

Preußen besitzt einen großen Reichtum an Mineral- und Thermalquellen. In einer von der wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen aufgestellten Übersicht werden nicht weniger als 193 Mineral- und Thermalquellen aufgeführt, die in Preußen entweder zu Heilzwecken oder zur Gewinnung von Tafelwasser in Benutzung stehen. Man braucht nur an die Namen Aachen-Burtscheid, Ems, Fachingen, Homburg, Neuenahr, Niederselters, Wiesbaden zu erinnern, um die Bedeutung dieses Nationalschatzes und die Unersetzlichkeit eines etwaigen Verlustes solcher Quellen erkennen zu lassen. Leider aber kann ein Zweifel darüber nicht bestehen, daß die dauernde Erhaltung dieser Quellen schon mit Rücksicht auf ihre natürlichen Verhältnisse keineswegs völlig gesichert erscheint. Bei einzelnen derselben liegen die Wasseradern, welche sie speisen, der Oberfläche so nahe, daß schon die mit der gemeinüblichen wirtschaftlichen Benutzung des Grundeigentums verbundenen Eingrabungen in den Grund und Boden, wie Ausschachtungen zu Fundamentierungen, Brunnen- und Kelleranlagen, eine Gefährdung der Quelle einschließen. Jedenfalls liegt eine solche Gefährdung überall vor bei einem tiefern Eindringen in den gewachsenen Boden in der Umgebung der Quellen durch eigentliche Tiefbohrbetriebe oder unterirdische Mineralgewinnungen. Tatsächlich sind auch schon in früherer und neuerer Zeit wichtige und unzweifelhaft gemeinnützige Quellen durch Arbeiten der bezeichneten Art geschädigt worden. Allgemein läßt sich in neuerer Zeit, wohl in einem gewissen Zusammenhange mit der außerordentlichen technischen Vervollkommnung des Bohrwesens, eine Verstärkung der Neigung wahrnehmen, durch Bohrungen in der Nähe wichtiger und einträglicher Mineralquellen, insbesondere auch solcher Quellen, welche zur Gewinnung von Tafelwasser dienen, den Versuch zu machen, entweder eine der vorhandenen Quelle gleichwertige neue Quelle zu erschließen oder erstere auf ein benachbartes Grundstück herüberzuziehen, — Versuche, die leicht zur teilweisen oder gänzlichen Zerstörung der vorhandenen Quellen ausschlagen können, ohne die Gewähr für die Erschließung neuer gleichwertiger Quellen zu bieten.

Die Frage ist hiernach unzweifelhaft von großer Bedeutung, ob die bestehenden gesetzlichen Vorschriften ausreichen, um neben dem berechtigten Interesse des Eigentümers der Quelle, insbesondere auch das an ihrer Erhaltung etwa beteiligte öffentliche Interesse in genügender Weise zu schützen.

Besondere Veranlassung zur eingehenden Prüfung dieser Frage ist der Staatsregierung in neuerer Zeit gegeben worden durch wiederholte Beschlüsse beider Häuser des Landtags, wodurch Petitionen insbesondere aus schlesischen und rheinischen Interessentenkreisen, welche den Schutz von Mineralquellen und Mofetten (Ausströmungen trockener gasförmiger Kohlensäure) gegen willkürliche Abbohrungen bezweckten, der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen wurden. Hervorzuheben ist aber, daß sich in der gedachten Beziehung in den Kreisen der Volksvertretung im Verlauf der letzten Jahrzehnte ein wesentlicher Umschwung der Ansichten vollzogen hat. Ursprünglich hatte sich insbesondere das Ab-

geordnetenhaus, im Anschlusse an die Auffassung seiner Justizkommission, in wiederholten Beschlüssen auf den Standpunkt gestellt, daß ein ausreichender Schutz gegen das sogenannte Abbohren gemeinnütziger Mineralquellen in den bestehenden gesetzlichen Vorschriften allerdings gegeben sei. Gegen die Gefährdung der Quellen durch den Bergbau werde dieser Schutz durch das Allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 (Gesetzsamml. S. 705) gewährleistet, während derselbe gegen unterirdische Arbeiten der Grundbesitzer in zweckmäßiger und ausreichender Weise durch Anwendung des Polizeiverordnungsrechtes der Behörden der allgemeinen Landesverwaltung gewährt werden könne. Im Verfolg dieser Auffassung hat das Abgeordnetenhaus wiederholt den Übergang zur Tagesordnung über Petitionen des bezeichneten Inhaltes beschlossen; vergl. u. a. Nr 6 der Drucksachen der Session 1882/83; stenographische Berichte 1882/83 S. 1410 ff. Später hat aber das Abgeordnetenhaus diesen Standpunkt verlassen und die Notwendigkeit betont, „dem Zustande grober Willkür", der in den häufigen und zum Teil von Erfolg begleiteten Versuchen hervortrete, Heilquellen, sowie ergiebige Kohlensäurequellen und Mofetten durch Abbohrung auf das Grundeigentum des Konkurrenten herüberzuziehen, im Wege der Gesetzgebung zu steuern; vergl. insbesondere Nr 68 der Drucksachen der Session 1892/93 und stenographische Berichte S. 2557 ff.

Auch das Herrenhaus ist dieser Auffassung des Abgeordnetenhauses beigetreten; vergl. Verhandlungen 1893 S. 78 ff.

Bei der durch diese Beschlüsse beider Häuser des Landtags veranlaßten wiederholten Prüfung hat die Staatsregierung nunmehr auch aus den nachstehenden Erwägungen für ein gesetzgeberisches Vorgehen in dem angedeuteten Sinne sich entscheiden zu müssen geglaubt.

I. Etwaiger Schutz der Quellen durch Vorschriften des Zivilrechts.

Die Frage, ob dem Quelleneigentümer ausreichender Schutz gegen die seiner Quelle aus der Benutzung des benachbarten Grundeigentums erwachsenden Gefahren durch die geltenden zivilrechtlichen Vorschriften gewährt werde, muß verneint werden. Wenn bei den erwähnten parlamentarischen Verhandlungen auf die Möglichkeit verwiesen worden ist, das sogenannte Abbohren einer fremden Quelle unter den Begriff des „unlauteren Wettbewerbs" einzubeziehen, so enthält jedenfalls das Reichsgesetz vom 27. Mai 1896 zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs keine diesen Gegenstand berührende Bestimmung. In der Vorschrift des § 226 B. G. B., wonach die Ausübung eines Rechtes unzulässig ist, wenn sie nur den Zweck haben kann, einem andern Schaden zuzufügen, ist zwar Schutz geboten gegen den Versuch, lediglich zur Schikane die Quelle des Nachbarn durch Bohrungen und sonstige Arbeiten von dem eignen Grundstücke aus zu schädigen. Mit Rücksicht aber auf die Feststellung des Begriffs des Eigentums und des Grundeigentums in den §§ 903, 905 B. G. B. erscheint es in der Regel ausgeschlossen, die Gefährdung der Quelle des Nachbarn durch das Aufsuchen einer gleichartigen Quelle auf dem eignen Grundstück (das sogenannte Abbohren einer fremden Quelle) als eine „unzulässige Einwirkung" im Sinne des § 907 a. a. O. anzusprechen, gegen welche der Quelleneigentümer Einspruch erheben könnte. Aus derselben Erwägung erscheint es in der Regel nicht angängig, die tatsächlich eingetretene Schädigung oder Zerstörung einer Quelle infolge von Bohrungen auf dem Grundstücke des Nachbarn im Sinne des § 826 a. a. O. als einen „in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise" vorsätzlich zugefügten Schaden anzusehen, der den Schädiger zum Ersatze verpflichten würde.

Andere, als die erwähnten Vorschriften des Zivilrechts kommen für den Quellenschutz nicht in Betracht; unzweifelhaft erscheint daher weder das private Interesse des Quellenbesitzers an der Erhaltung der Quelle, noch insbesondere das bei gemeinnützigen Quellen an ihrer Erhaltung beteiligte öffentliche Interesse durch die zivilrechtlichen Vorschriften in ausreichender Weise gewahrt.

II. Schutz der Quellen durch Anwendung polizeilicher Machtmittel.

Im allgemeinen läßt sich nicht verkennen, daß, insofern das öffentliche Interesse die Erhaltung einer Mineralquelle gebietet, das geltende Verwaltungsrecht den Polizeibehörden die Möglichkeit des Eingreifens zum Schutze dieses Interesses nach verschiedenen Richtungen gewährt. So wird in dem Falle, daß eine bau- oder gewerbepolizeiliche Erlaubnis zu einer Anlage erforderlich ist, die bei der Prüfung sich ergebende Gefahr der Schädigung oder Vernichtung einer gemeinnützigen Quelle einen Grund zur Versagung der Erlaubnis bilden können. Auch wenn eine solche Gefahr sich erst nachträglich erweisen sollte, eröffnet § 51 der Reichsgewerbeordnung die Möglichkeit, die fernere Benutzung der Anlage zu untersagen.

Abgesehen von dem hiernach denkbaren Eingreifen der Bau- und Gewerbepolizei zum Schutze gemeinnütziger Quellen würde die Befugnis der allgemeinen Polizeibehörden zu einem entsprechenden Einschreiten nur gestützt werden können auf die Vorschrift in § 10 Tit. 17 Teil II des Preußischen Allgemeinen Landrechts:

„Die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publikum und einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren zu treffen, ist das Amt der Polizei."

Denn wenn auch das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (Gesetzsamml. S. 265) seinem Wortlaute nach die Grenzen der polizeilichen Befugnisse weiter zu erstrecken scheint, so ist doch in Übereinstimmung mit der feststehenden Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts anzunehmen, daß das letztere Gesetz nicht beabsichtigt hat, über die angeführte landrechtliche Vorschrift hinauszugehen. Auf Grund dieser letztern Vorschrift beschränkt aber das Oberverwaltungsgericht das „polizeiliche Zwangs- und Verordnungsrecht" oder „das polizeiliche Verfügungs- und Zwangsrecht" auf den Schutz des Publikums vor Gefahren, also auf das engere Gebiet der Sicherheitspolizei. Dagegen verneint es ein solches allgemeines polizeiliches Zwangs- und Verordnungsrecht für das Gebiet der Wohlfahrtspolizei, also für solche Fälle, in denen es sich nicht sowohl um die Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden, bestimmt erkennbaren und auf andere Art nicht abwendbaren Gefahr, als vielmehr um die Förderung des allgemeinen Wohles handelt. In Fällen der letzteren Art gesteht vielmehr das Oberverwaltungsgericht der Polizei das Zwangs- und Verordnungsrecht nur insoweit zu, als es ihr durch besondere gesetzliche Bestimmungen ausdrücklich übertragen worden ist; vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Bd 9 S. 353; Bd 15 S. 434; Bd 23 S. 369; Bd 26 S. 328 und Bd 38 S. 299. Nach dieser Unterscheidung wird man zwar unbedenklich anerkennen können, daß die Polizei befugt sei, eine Arbeit oder Anlage in der Nähe einer gemeinnützigen Mineralquelle zu untersagen, wenn in dieser Arbeit oder Anlage eine nachweisbare unmittelbare Gefährdung des Bestandes der Quelle zu erkennen ist, zu deren Abwendung ein anderes Mittel nicht oder doch nicht sofort zu Gebote steht. Dagegen wird man eine Beschränkung des Grundeigentums durch ein allgemeines polizeiliches Verbot gewisser Arbeiten und Anlagen in

der Umgebung einer gemeinnützigen Quelle, ohne Rücksicht darauf, ob im einzelnen Falle die betreffende Arbeit oder Anlage eine erkennbare unmittelbare Gefährdung der Quelle enthält, also lediglich mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer solchen Gefährdung, im Sinne der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts nicht mit Sicherheit als durch die Vorschrift in § 10 Tit. 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts gedeckt ansehen können. Vielmehr wird darin ein auf das Gebiet der Wohlfahrtspolizei übergreifender Akt erblickt werden müssen, zu welchem die Ermächtigung nach der erwähnten Rechtsauffassung nur aus besonderer gesetzlicher Vorschrift hergeleitet werden kann.

Mit dieser Auffassung stehen auch Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, die sich auf den besondern Fall polizeilicher Maßnahmen zum Schutze gemeinnütziger Quellen beziehen, tatsächlich in Einklang. In einem die Wiesbadener Heilquellen betreffenden Erkenntnisse vom 9. Januar 1893 wird zwar im allgemeinen anerkannt, daß die Polizei befugt erscheine, den Fortbestand gemeinnütziger Quellen durch polizeiliche Anordnung zu sichern. Dagegen hat aber das Oberverwaltungsgericht in einem Erkenntnisse vom 28. März 1899 in einem Falle, in welchem es sich um eine polizeiliche Verfügung im Interesse der Reinhaltung einer zur Wasserversorgung einer größeren Stadt dienenden Quelle handelte, den Grundsatz ausgesprochen,

„daß das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Brauchbarkeit einer Quelle der Polizei nicht ohne weiteres das Recht gebe, jemanden, der in dieser Hinsicht keine öffentlich rechtliche Verpflichtung hat, in der Benutzung seines Grundstücks zu beschränken."

Das hiernach mit Gewißheit als statthaft anzusehende Maß polizeilichen Schutzes gemeinnütziger Quellen bietet aber für ihre ungestörte Erhaltung keine ausreichende Sicherheit. Bei Beurteilung der Frage, ob und inwieweit eine Arbeit oder Anlage in der Umgebung einer Quelle eine Gefahr für letztere einschließe, kommt es wesentlich auf die Beurteilung unterirdischer — geognostischer — Verhältnisse an, die sich aus natürlichen Gründen einer sicheren Übersicht und Kenntnis vielfach entziehen. Insbesondere wird man über den Verlauf der Quellenadern meist nur auf mehr oder minder unsichere Vermutungen und Schlußfolgerungen angewiesen sein, da der nächste Weg, sich hierüber Gewißheit zu verschaffen, — nämlich Aufdeckung oder Anbohrung der unterirdischen Wasseradern mit großer Wahrscheinlichkeit zur Zerstörung der Quelle führen würde, also nicht gangbar ist. Es wird daher in der Regel zum voraus ganz ungewiß sein, ob eine in der Umgebung einer Quelle beabsichtigte Arbeit oder Anlage eine unmittelbare Gefährdung der Quelle enthält, welche im Sinne obiger Ausführungen das Einschreiten der Polizeibehörden rechtfertigen würde. Wollte man aber ein solches Einschreiten bis dahin aussetzen, daß der Charakter der Arbeit oder Anlage als einer unmittelbaren Gefährdung der Quelle bereits erkennbar geworden oder die schädigende Einwirkung bereits in die Erscheinung getreten sei, so würde bei der außerordentlichen Empfindlichkeit der Quellen gegen jede Beeinflussung ihrer unterirdischen Zuflußmenge die Schutzmaßregel in vielen Fällen zu spät kommen. Es bleibt daher im Interesse eines wirksamen Schutzes nur übrig, den Schutzbereich für die Quelle, innerhalb dessen zu ihren Gunsten dem Grundeigentume gewisse Beschränkungen aufzuerlegen sind, so weit zu erstrecken, daß wenigstens annähernde Sicherheit dafür besteht, daß Arbeiten usw außerhalb dieses Bereichs Gefahren für den Bestand der Quelle nicht mehr begründen und ferner werden aus dem gleichen Grunde innerhalb des Schutzbereichs auch solche Arbeiten und Anlagen zu untersagen oder nur

unter Beschränkungen zu gestatten sein, welche keine erweislich unmittelbare Gefährdung der Quelle, sondern die bloße Möglichkeit einer Gefährdung enthalten. Notwendig wird also der Quellenschutz, falls er wirksam sein soll, über das engere Gebiet der Sicherheitspolizei hinaus auf das Gebiet der Wohlfahrtspolizei hinübergreifen müssen; dies kann aber nach den vorstehenden Ausführungen nur durch besondere gesetzliche Vorschriften erreicht werden, durch welche den Polizeibehörden das Zwangs- und Verordnungsrecht in diesem Umfange ausdrücklich übertragen wird.

Aber auch noch aus anderen Gründen empfiehlt sich der Erlaß eines Sondergesetzes zur Regelung des Schutzes der Mineralquellen. Soweit dieser Schutz auf die Anwendung der geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, also im wesentlichen auf das Gebiet der Sicherheitspolizei beschränkt bleibt, würden zwar die Ortspolizeibehörden an erster Stelle zu einem Eingreifen berufen sein. Es erscheint aber zweifelhaft, ob diese Behörden alle Voraussetzungen für die gedeihliche Lösung einer solchen Aufgabe erfüllen. Schon die Feststellung, ob eine Mineralquelle als gemeinnützig, also im Sinne des Gesetzes als schutzbedürftig anzusehen sei, bietet Schwierigkeiten; jedenfalls ist es erwünscht, daß hierbei im gesamten Staatsgebiete nach einheitlichen Gesichtspunkten verfahren werde, was die Übertragung dieser Zuständigkeit an die Landeszentralbehörde empfehlen muß. Ferner setzt, wie schon erwähnt, die Beurteilung, ob im einzelnen Falle eine Arbeit oder Anlage in der Umgebung der Quelle eine Gefahr für diese enthält, eingehende geognostische Kenntnis voraus, welche den Ortspolizeibehörden in der Regel fehlen werden. Eine andere Regelung der behördlichen Zuständigkeit ist daher auch unter diesem Gesichtspunkte gerechtfertigt. Weiter aber erscheint die gesetzliche Regelung der Materie unentbehrlich zur befriedigenden Lösung der Frage, ob und in welchem Umfange dem im Interesse des Quellenschutzes in seinem Verfügungsrechte beschränkten Grundeigentümer Anspruch auf Schadensersatz zuzugestehen sei. Selbst wenn im übrigen der Weg der Polizeiverordnung gangbar wäre, so würde doch die Entschädigungsfrage unzweifelhaft nicht auf diesem Wege geregelt werden können. Mangels gesetzlicher Sondervorschriften würde sie vielmehr nach den allgemeinen Grundsätzen zu entscheiden sein. Danach findet aber, wie in der Rechtsprechung der höchsten Gerichtshöfe, insbesondere des Reichsgerichts und des Oberverwaltungsgerichts anerkannt ist, für Beschränkungen des Eigentums, die unmittelbar auf Gesetz oder, was dem gleich steht, auf einer von der zuständigen Behörde innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse erlassenen Polizeiverordnung beruhen, ein Schadensersatzanspruch nicht statt, weil es sich bei solchen Beschränkungen weder um die Aufopferung besonderer Rechte und Vorteile zum Wohle des gemeinen Wesens im Sinne des § 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrechte, noch um eine Entziehung oder Beschränkung des Eigentums im Sinne des — übrigens nur eine Direktive für die Gesetzgebung enthaltenden — Artikels 9 der Verfassungsurkunde, sondern um gesetzliche Einschränkungen des Eigentums handelt, für die nach § 2 A. L. R. I, 22 kein Grundbesitzer eine im Gesetz ihm nicht ausdrücklich vorbehaltene Entschädigung fordern kann (vergl. namentlich die Urteile des Reichsgerichts vom 14. Juni und 20. September 1890, 24. Januar 1895 und 29. Dezember 1899, Gruchot Beiträge Bd 34 S. 882 ff., Entscheidungen in Zivilsachen Bd 26 S. 337, Bd 34 S. 297, Bd 45 S. 252; Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd 8, S. 328, von Rönne Preuß. Staatsrecht, 4. Aufl. Bd 2 S. 100 Anm. 2). Eine Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze auf den Fall des Quellenschutzes enthält das Erkenntnis des Preußischen Obertribunals vom 30. April 1878 (Brassert Zeitschrift für Bergrecht Bd 20 S. 104), welches feststellt, daß gegenüber der den Schutz der Mineralquellen betreffenden Verordnung der Herzoglich Nassauischen Landesregierung vom 7. Juli 1860 (Nassauisches Verordnungsblatt S. 137) jeder Ersatzanspruch des in seinem Recht beschränkten Grundeigentümers ausgeschlossen sei.

Aus den in der Begründung zu den §§ 19 ff. des gegenwärtigen Gesetzentwurfs näher darzulegenden Gründen erscheint es jedoch nicht angängig, den im Interesse des Quellenschutzes in ihrem Rechte verkürzten Grundeigentümern jede Schadloshaltung zu versagen. Es kann daher bezüglich der Entschädigungsfrage nicht bei den dargestellten allgemeinen Grundsätzen bewenden, vielmehr bedarf sie besonderer Regelung, die durch Gesetz erfolgen muß.

III. Quellenschutz auf Grund des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865.

Wenn die Frage, ob die polizeilichen Befugnisse, welche den Behörden der allgemeinen Landesverwaltung nach den geltenden Gesetzesvorschriften zustehen, für die Bedürfnisse des Quellenschutzes als ausreichend anzusehen seien, bei den Erörterungen unter II verneint werden mußte, so ist die Sachlage eine wesentlich andere hinsichtlich der Befugnisse der Bergpolizeibehörden zum Schutze gemeinnütziger Mineralquellen gegenüber den Einwirkungen des Bergbaus. Allerdings ist der Bergbau an sich als eine Hauptgefahrenquelle für den Bestand der Mineralquellen anzusehen. Aber das Allgemeine Berggesetz bietet hinwiederum auch besondere Schutz- und Abwehrmittel gegen Gefährdungen dieser Art. Arbeiten zur Aufsuchung verleihbarer Mineralien, sogenannte Schürfarbeiten, können auf Grund der Vorschrift in § 4 Abs. 2 a. a. O. von der Bergbehörde untersagt werden, wenn sie den Bestand einer gemeinnützigen Quelle bedrohen. Hat die Bergbehörde Veranlassung zu der Annahme, daß der in Aussicht genommene Abbau des verliehenen Minerals eine solche Gefährdung herbeiführen könnte, so bieten ihr die Vorschriften der §§ 66 ff. die Möglichkeit, bei Gelegenheit der Prüfung des Betriebsplans auf Abänderungen hinzuwirken, wodurch die zu besorgenden schädlichen Einwirkungen des Abbaus hintangehalten werden können. Auch nach der Inbetriebsetzung des Bergwerks sind die Bergbehörden mittels Anwendung der ihnen in den §§ 197 bis 199 übertragenen Befugnisse fortgesetzt in der Lage, zur Abwehr etwaiger in der Gefährdung gemeinnütziger Mineralquellen hervortretender gemeinschädlicher Einwirkungen des Bergbaus geeignete Maßnahmen zu treffen. Im allgemeinen erscheinen diese berggesetzlichen Vorschriften, wie auch bei den oben erwähnten parlamentarischen Verhandlungen allseitig anerkannt wurde, zu einem wirksamen Schutze der gemeinnützigen Mineralquellen gegen die ihnen aus dem Bergbaubetriebe drohenden Gefahren ausreichend; sie haben sich auch tatsächlich in ihrer praktischen Anwendung in dieser Hinsicht im wesentlichen als wirksam erwiesen. Veranlassung, in einem Sondergesetze über den Quellenschutz auch das Verhältnis des Bergbaus zu den gemeinnützigen Mineralquellen näher zu regeln, liegt daher um so weniger vor, als in einem schon beim Landtage eingebrachten Gesetzentwurfe, betreffend die Abänderung verschiedener Bestimmungen des Allgemeinen Berggesetzes, die betreffenden Zuständigkeiten der Bergbehörden noch wesentlich erweitert und gesichert werden sollen. Der vorliegende Gesetzentwurf beschränkt sich daher auf die Regelung der rechtlichen Beziehungen zwischen dem Quelleneigentümer einer- und dem Grundeigentümer andererseits.

IV. System des zu gewährenden Quellenschutzes.

Wenn bei den mehrerwähnten parlamentarischen Verhandlungen über die Einführung eines gesetzlichen Quellenschutzes zuletzt mit besonderem Nachdruck auf die Bekämpfung des in dem sogenannten Abbohren der Quellen (d. h. in dem Versuche, die Quelle des Nachbarn auf das eigene Grundstück herüberzuziehen) hervortretenden „unlautern Wettbewerbs" als das wesentliche Ziel des zu erlassenden Gesetzes hingewiesen worden ist, so muß hervorgehoben werden, daß die unmittelbare Erreichung dieses Zieles ausgeschlossen erscheint. Abgesehen davon, daß es nach Lage der maßgebenden reichsgesetzlichen Vorschriften insbesondere in den §§ 903, 905 B. G. B. mindestens zweifelhaft ist, ob in dem Abbohren von Quellen der Tatbestand eines unlauteren Wettbewerbs überhaupt erkannt werden kann (vergl. die Ausführungen unter I), so daß die Einbeziehung des Abbohrens unter diesen Begriff jedenfalls der Reichsgesetzgebung überlassen bleiben müßte, läßt sich auch tatsächlich zum voraus nicht mit Gewißheit feststellen, ob eine in der Nähe einer Quelle angesetzte Bohrung tatsächlich den Zweck der Abbohrung dieser Quelle oder nicht vielmehr einen unverfänglichen, aus der gemeinüblichen wirtschaftlichen Benutzung des Grundstücks sich ergebenden Zweck verfolgt. Eine Bohrung der letztern Art kann indes für den Bestand der Quelle ebenso gefährlich sein, wie eine Bohrung, die in der Absicht, dem Nachbarn die Quelle zu entziehen, unternommen worden ist. Ein den hervorgetretenen praktischen Bedürfnissen Rechnung tragendes Quellenschutzgesetz darf sich daher nicht mit der Bekämpfung etwaigen unlautern Wettbewerbs begnügen, sondern muß alle Bohrungen und sonstigen Erdarbeiten in der Nachbarschaft einer zu schützenden Quelle, welche möglicherweise deren Bestand gefährden können, den geeigneten Beschränkungen unterwerfen.

Die Staatsregierung hat sich daher für dasjenige System des Quellenschutzes entschieden, welches auch der überwiegenden Mehrzahl der bekannt gewordenen Quellenschutzgesetze anderer Staaten,*) sowie auch der schon erwähnten Herzoglich Nassauischen Verordnung vom 7. Juli 1860 zugrunde liegt. Danach dürfen in der Nähe der zu schützenden Quelle oder innerhalb eines bestimmten Umkreises um dieselbe alle ihren Bestand möglicherweise gefährdenden Arbeiten und Anlagen nur auf Grund einer vorherigen behördlichen Genehmigung unternommen werden. Es empfiehlt sich jedoch, diesen präventiven Schutz nicht nur, wie die Nassauische Verordnung dies vorsieht, gegen alle „in der Nähe" der Quellen umgehenden Arbeiten zu gewähren, sondern vielmehr in Übereinstimmung mit dem französischen

*) Es kommen insbesondere in Betracht:

1. Französisches Gesetz vom 14. Juli 1856, abgedruckt in Brasserts Zeitschrift für Bergrecht, Bd 4 S. 11;
2. Berggesetz für das Großherzogtum Baden vom 22. Juni 1890, insbesondere § 6 dieses Gesetzes, abgedruckt a. a. O. Bd 31 S. 483;
3. Gesetz für das Herzogtum Coburg, betr. Aufsuchung und Gewinnung des Steinsalzes, der Kali- usw Salze, sowie der Kohlensäure- und Solquellen, vom 23. November 1895, abgedruckt a. a. O. Bd 38 S. 38;
4. Gesetz für das Herzogtum Gotha, betr. die Säure-, Gas- und Mineralquellen usw, vom 7. Juli 1896, a. a. O. Bd 41 S. 180;
5. Gesetz für das Herzogtum Sachsen-Meiningen, betr. die der Erde entströmenden Gase, Säure- und Mineralquellen, sowie die Vornahme von Erdarbeiten in größerer Tiefe, vom 18. März 1897, a. a. O. Bd 41 S. 182;
6. Gesetz für das Großherzogtum Hessen, betr. den Schutz der Heilquellen, vom 15. Juli 1896, a. a. O. Bd 38 S. 427;
7. Gesetz für das Großherzogtum Sachsen, betr. die Aufsuchung und Benutzung von Säure-, Gas- und Mineralquellen, vom 1. April 1897, a. a. O. Bd 39 S. 167.

Gesetze vom 14. Juli 1856 und der Mehrzahl der von deutschen Bundesstaaten erlassenen Quellenschutzgesetze, gegen alle gefahrdrohenden Arbeiten innerhalb eines bestimmt begrenzten Quellenschutzbezirks Sicherheit zu schaffen. Für dieses System sprechen auch die bei der praktischen Handhabung der einschlagenden berggesetzlichen Vorschriften gesammelten Erfahrungen der preußischen Bergbehörden, welche schon vielfach Gelegenheit gehabt haben, Schutzbezirke zur Sicherung gemeinnütziger Quellen gegen die ihnen durch den Bergbau drohenden Gefahren festzustellen.

V. Umfang des zu gewährenden Schutzes nach Art und Beschaffenheit der zu schützenden Quellen.

Nach den bisherigen Erörterungen kann eine wirksame Bekämpfung der den Mineralquellen durch das sogenannte Abbohren drohenden Gefahren nur durch Gewährung polizeilichen Schutzes erreicht werden. Schon hieraus ergibt sich, daß dieser Schutz auf solche Mineralquellen beschränkt bleiben muß, deren Erhaltung aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles notwendig erscheint, also auf gemeinnützige Mineralquellen. „Denn die Polizeibehörde ist nur befugt, der Freiheit des einzelnen diejenigen Schranken aufzuerlegen, welche im Interesse des Gemeinwohls unerläßlich sind"; vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Bd 9 S. 351.

Die Notwendigkeit dieser Beschränkung des Quellenschutzes ergibt sich auch bei Berücksichtigung der Voraussetzungen, unter welchen die Landesgesetzgebung zum Erlaß eines Quellenschutzgesetzes überhaupt als zuständig angesehen werden kann. Bei einem solchen Gesetze handelt es sich um eine Schmälerung der im Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich (§§ 903, 905) gewährleisteten Rechte des Grundeigentümers, wozu die Landesgesetzgebung unzweifelhaft einer besonderen reichsgesetzlichen Ermächtigung bedarf. Es möchte vielleicht naheliegen, diese Ermächtigung als durch den Artikel 65 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche erteilt anzusehen, wonach unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, welche dem Wasserrecht angehören. Gegen diese Annahme erhebt sich aber das Bedenken, daß der Begriff des Wasserrechts, wie er sich geschichtlich entwickelt hat, nicht auf die Regelung aller auf Wasser irgend welcher Art Bezug habender Materien, sondern vielmehr nur auf die Normierung der Rechtsbeziehungen des fließenden Wassers sich erstreckt. Um solche handelt es sich aber in dem vorliegenden Gesetzentwurf unzweifelhaft nicht.

Auch aus Artikel 124 a. a. O., wonach das Eigentum an Grundstücken durch Landesgesetz zugunsten der Nachbarn noch andern als den im Bürgerlichen Gesetzbuche bestimmten Beschränkungen unterworfen werden kann, wird die Zuständigkeit der Bundesstaaten zum Erlaß eines Landesgesetzes der fraglichen Art nicht wohl gefolgert werden können. Einmal verbietet es sich, sämtliche Grundstücke innerhalb eines unter Umständen weit auszudehnenden Schutzbezirks im Sinne der reichsgesetzlichen Vorschrift als Nachbargrundstücke des Quellengrundstücks anzusprechen, sodann können im Rahmen des Nachbarrechts auch nur private nachbarliche Interessen, nicht aber das beim Quellenschutz unter allen Umständen beteiligte öffentliche Interesse geschützt werden.

Eine unanfechtbare Grundlage für ein landesgesetzliches Quellenschutzgesetz ist daher nur im Artikel 111 a. a. O. gegeben, wonach durch Landesgesetz im öffentlichen Interesse das Eigentum in Ansehung tatsächlicher Verfügungen beschränkt werden kann.

Die Möglichkeit, einer Mineralquelle im Wege der Landesgesetzgebung dadurch Schutz zu gewähren, daß die Eigentümer der in der Umgebung der Quelle belegenen

Grundstücke den entsprechenden Beschränkungen unterworfen werden, ist hiernach unter allen Umständen von der Feststellung abhängig, daß die Erhaltung der Quelle aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles notwendig erscheint.

Den Gegenstand einer solchen Feststellung werden zunächst solche Mineral- und Thermalquellen bilden können, welche als Heilquellen im eigentlichen Sinne anzusehen sind. In einem von der wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen erstatteten Gutachten werden zu den Heilquellen diejenigen Mineral- und Thermalquellen gerechnet, welche nachweisbar in den letzten Jahren von einer Mehrzahl von Kranken auf ärztliche Verordnung kurgemäß getrunken oder zu Bädern verwendet worden sind, sowie auch solche Quellen, welche bisher noch nicht in Anwendung waren, jedoch entweder ihren chemischen Bestandteilen nach oder nach dem Grade ihrer natürlichen Wärme gebräuchlichen Quellen ebenbürtig sind.

Wie sich aber aus der Fassung des § 1 des Gesetzentwurfes ergibt, liegt es nicht in der Absicht, den gesetzlichen Schutz grundsätzlich auf die Heilquellen im engern Sinne des Wortes zu beschränken. Vielmehr sollen auch diejenigen Mineralquellen (kohlensaure Quellen, Kohlensäuerlinge) von einem solchen Schutze nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein, deren Wasser vorzugsweise als Tafelwasser in den Handel kommt. Es würde nicht zulässig sein, diese Tafelwasser in ihrer Gesamtheit lediglich als Genußmittel anzusehen. Von zahlreichen und darunter namhaften Vertretern der ärztlichen Wissenschaft wird auch den Wassern vieler der sogenannten Kohlensäuerlinge ein wesentlicher Heilwert beigelegt; eine scharfe Trennung zwischen Heilquellen einer- und Tafelwasserquellen andererseits erscheint daher an sich nicht durchführbar. Daneben kommt aber noch in Betracht, daß in nicht seltenen Fällen der Betrieb einer Tafelwasserquelle in Verbindung mit den hierdurch beeinflußten Nebenindustrien (insbesondere Krug-, Flaschen- und Kistenfabriken) weiten Kreisen der Bevölkerung gerade in solchen Teilen des Staatsgebiets, welche mit schwierigen Erwerbs- und Verkehrsverhältnissen zu kämpfen haben, lohnenden Verdienst gewährt, für den nach Wegfall dieser Erwerbszweige ein Ersatz nicht leicht würde beschafft werden können. Auch Erwägungen dieser Art werden bei der Beurteilung der Frage, ob eine Mineralquelle als gemeinnützig vorzusehen sei, nicht außer Betracht gelassen werden dürfen.

Die grundsätzliche Ausschließung der Tafelwasserquellen von dem gesetzlichen Schutze müßte übrigens auch aus dem Grunde Bedenken begegnen, weil ein solcher Schutz in einem für die Quellenindustrie besonders bedeutsamen Teile des Staatsgebiets, nämlich in dem ehemaligen Herzogtum Nassau, schon seit langer Zeit besteht und nach Lage der Verhältnisse nicht füglich wieder aufgehoben werden kann. Dort sind nach der Verordnung vom 7. Juli 1860 „alle bestehenden Mineralquellen", einschließlich der Tafelwasserquellen, gesetzlich geschützt. Mit dem allgemeinen Rechtsbewußtsein würde es aber nicht in Einklang zu bringen sein, durchaus gleichartige Produktionszweige in verschiedenen Teilen des Staatsgebiets einer ungleichartigen gesetzgeberischen Behandlung zu unterwerfen. Überdies hat auch die Mehrzahl der unter IV erwähnten Quellenschutzgesetze außerpreußischer Staaten, insbesondere deutscher Bundesstaaten, den gesetzlichen Schutz auf die kohlensauren Quellen ausgedehnt.

Selbstverständlich wird die Entscheidung darüber, ob eine Mineral- oder Thermalquelle als gemeinnützig anzusehen ist, nur nach sorgfältiger und vorsichtiger Prüfung aller im einzelnen Falle in Betracht kommender Umstände getroffen werden dürfen. Privatinteressen der Beteiligten können hierbei niemals maßgebend sein. Bei der grundlegenden und weittragenden Bedeutung, welche der frag-

lichen Entscheidung beiwohnt, empfiehlt es sich, dieselbe den beteiligten vier Ressortministern zu übertragen, wie dies im § 2 des Gesetzentwurfs vorgesehen ist.

Von der Ausdehnung des gesetzlichen Quellenschutzes auf die Mofetten (Ausströmungen trockner gasförmiger Kohlensäure) ist abgesehen worden, weil nach dem Urteile der überwiegenden Mehrheit der zu dieser Frage gehörten Provinzialbehörden den fraglichen Vorkommen die Eigenschaft der Gemeinnützigkeit nicht zuerkannt werden kann, vielmehr an ihrer Erhaltung nur ein beschränktes gewerbliches Interesse besteht.

VI. Gesetzliche Beschränkungen des Verfügungsrechts des Quelleneigentümers.

Wenn in der dem Gesetzentwurf zugrunde liegenden Art, ausgehend von dem an der Erhaltung der Mineralquelle beteiligten öffentlichen Interesse, mittelbar auch dem privaten Interesse des Quelleneigentümers ein weitgehender Schutz gewährt wird, so erscheint es andrerseits auch gerechtfertigt, dem letztern gewisse Beschränkungen in der Benutzung seines Quelleneigentums insoweit aufzuerlegen, als das öffentliche Interesse an der Erhaltung und bestimmungsmäßigen Benutzung einer gemeinnützigen Quelle auch durch das Verhalten des Quellenbesitzers selbst verletzt werden kann. Dies wird z. B. dann der Fall sein, wenn ein Quellenbesitzer durch sachwidrige Arbeiten den Bestand der eignen Quelle oder benachbarter gemeinnütziger Quellen anderer Besitzer gefährdet oder wenn er die Quelle durch Mißbrauch oder Nichtgebrauch oder durch Unterlassung der Herstellung der zu ihrem zweckmäßigen Gebrauche erforderlichen Anlagen und Einrichtungen der öffentlichen Benutzung entzieht. Auch in dieser Richtung sind daher — nach dem Vorgange des französischen Gesetzes vom 14. Juli 1856 — Vorschriften zur Wahrung des gefährdeten öffentlichen Interesses aufgenommen worden.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfs bleibt hiernach noch das folgende zu bemerken:

Zu § 1

Hinsichtlich der Bestimmung des Begriffs der zu schützenden „Mineral- und Thermalquellen" wird auf die Ausführungen unter Nr V des allgemeinen Teils der Begründung verwiesen. Danach geht der Gesetzentwurf von der Auffassung aus, daß dieser Begriff nicht ausschließlich auf die anerkannten Heilquellen zu beschränken sei.

Es erscheint zweckmäßig, im Gesetze ausdrücklich hervorzuheben, daß der Begriff der „Quelle" nicht bloß die natürliche, sondern auch die künstlich, namentlich durch Bohrung erschlossene Quelle umfaßt.

Zu §§ 2, 3, 4 (29)

Bestimmend für die Einführung des gesetzlichen Quellenschutzes ist die Wahrung des öffentlichen Wohles. Diesem Grundgedanken gibt § 1 bestimmten Ausdruck. Es würde daher nicht zu rechtfertigen sein, die Anordnung eines solchen gesetzlichen Schutzes ausschließlich von dem Antrage eines privaten Beteiligten, des Quelleneigentümers, abhängig zu machen. Nach § 2 kann deshalb die Feststellung der Gemeinnützigkeit einer Quelle, welche die nächste Voraussetzung für die Anwendbarkeit des zu erlassenden Gesetzes auf letztere bildet, auch von Amts wegen erfolgen.

Die Einführung des gesetzlichen Schutzes der Quelle berührt aber in eingreifendster Weise auch die privaten Interessen ihres Eigentümers, namentlich in der Richtung, daß er die zugunsten der Quelle in ihrem Verfügungsrechte zu beschränkenden Grundstückseigentümer nach näherer

Maßgabe der §§ 19 ff. schadlos zu halten hat. Den Quelleneigentümer wider seinen Willen mit diesen schwerwiegenden Verpflichtungen zu belasten, erscheint bedenklich. Die Feststellung eines Schutzbezirks, innerhalb dessen nach § 3 die betreffenden Beschränkungen des Grundeigentums zugunsten der Quelle eintreten, kann daher nach § 4 nur auf Antrag des Quelleneigentümers erfolgen. Damit aber, wenn letzterer aus Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit gegen das eigene und das allgemeine Interesse die Stellung eines solchen Antrags unterläßt, das an der Erhaltung der Quelle beteiligte öffentliche Wohl nicht gefährdet werde, sieht § 29 Abs. 2 für diesen Fall die Statthaftigkeit der Enteignung des Quellengrundstücks nebst Zubehör zugunsten eines geeigneten anderen Unternehmers vor.

Es empfiehlt sich, die Feststellung der Gemeinnützigkeit einer Quelle zur Sicherung einer gleichmäßigen und einheitlichen Praxis in dieser wesentlichen Frage der Landeszentralbehörde und zwar den nach Maßgabe ihres allgemeinen Geschäftsbereichs beteiligten Ministern zu übertragen, welchen auch bei etwaiger Veränderung der in Betracht kommenden Verhältnisse die gemeinsame Wiederaufhebung dieser Maßnahme vorbehalten bleiben muß.

Dagegen spricht die große Verschiedenheit der bei Feststellung der Schutzbezirke zu berücksichtigenden örtlichen Verhältnisse dafür, die Entscheidung hierüber den diesen Verhältnissen näher stehenden Provinzialbehörden zu überlassen. Die gemeinsame Entscheidung durch das Oberbergamt und den Regierungspräsidenten erscheint geboten, da in jedem Einzelfalle neben den administrativen auch technische und geologische Fragen zur Entscheidung stehen werden.

Im vorliegenden Gesetze Vorschriften auch für den Fall zu treffen, daß ein festzustellender Schutzbezirk über die Grenzen eines Oberbergamts- oder Regierungsbezirks hinausgreifen sollte, schien entbehrlich, da die Regelung eines solchen, jedenfalls selten eintretenden Falles, sofern sie sich nicht schon aus allgemeinen dienstpragmatischen Vorschriften ergibt, den Ausführungsbestimmungen vorbehalten bleiben kann.

Zu §§ 3, 4, (10, 18)

Nach den Ausführungen zu Nr IV des allgemeinen Teils der Begründung bedingt ein wirksamer Quellenschutz, daß alle Erdarbeiten innerhalb eines nach den jedesmaligen Verhältnissen festzustellenden Schutzbezirks den erforderlichen Beschränkungen unterworfen werden können. Immerhin aber kommen hierbei doch nur solche Erdarbeiten in Betracht, welche auf den „gewachsenen" Boden einwirken, d. h. auf den Teil der Erdrinde, der weder durch natürliche Einwirkungen, z. B. Überschwemmungen, Dünenverwehung, Bergrutsch, Abwitterung u. dergl., noch durch künstliche Einwirkungen, z. B. Pflügen, Graben, Aufschütten u. dergl. aus seinem geologischen Zusammenhang gebracht ist. Denn nur im gewachsenen Boden in diesem Sinne pflegen Quellenadern nach der Natur der Sache aufzutreten. Zu wirksamem Schutze der verschiedenen Quellen werden aber nicht immer dieselben Beschränkungen des Eindringens in den gewachsenen Boden erforderlich sein. Beispielsweise wird in dieser Beziehung eine Quelle, die erweislich aus sehr großer Tiefe aufsteigt, anders zu behandeln sein, wie eine solche Quelle, deren Adern sich auf längere Erstreckung ganz nahe an der Oberfläche hinziehen. Erdarbeiten, welche eine Quelle der letzteren Art unmittelbar gefährden würden, können für eine Quelle der ersteren Art ganz unbedenklich erscheinen. Um eine Berücksichtigung dieser verschiedenen Verhältnisse zu ermöglichen und die Beschränkungen des Grundeigentums zugunsten der Quelle

auf das tunlichst geringste Maß zu beschränken, gestattet § 4 Abs. 2, daß in dem Beschlusse über die Feststellung des Schutzbezirks gewisse Arbeiten, deren Unbedenklichkeit für die Quelle zum voraus feststeht, allgemein als der Genehmigung nicht bedürftig bezeichnet werden können, während für andere Arbeiten, deren Unbedenklichkeit nicht im gleichen Maße anzunehmen ist, eine Anzeige vorgeschrieben werden kann, welche den Beschlußbehörden geeignetenfalls zum Einschreiten auf Grund der §§ 18 und 29 des Entwurfs Gelegenheit geben würde. Geeignetenfalls würde auch vorgeschrieben werden können, daß eine solche Anzeige bei einer nachgeordneten Behörde, etwa der Ortspolizeibehörde, zu erfolgen habe; auch würden für einzelne Teile eines Schutzbezirks in den gedachten Beziehungen verschiedene Anordnungen getroffen werden können.

Unter Umständen kann es sich auch empfehlen, für mehrere benachbarte gemeinnützige Quellen einen gemeinsamen Schutzbezirk festzustellen. Doch wird dies nur unter der Voraussetzung zweckmäßig sein, daß jeder beteiligte Quelleneigentümer für sich den Antrag auf Feststellung eines Schutzbezirks gestellt hat, sowie daß bezüglich aller in Betracht kommenden Quellen für den gemeinsamen Schutzbezirk einheitliche Beschränkungen zu treffen sein werden.

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen kann dem Beschluß über die Feststellung des Schutzbezirks rückwirkende Kraft nicht beigelegt werden. Auf Arbeiten, welche vor der Feststellung des Schutzbezirks schon beendet waren, findet daher der Beschluß keine Anwendung. Damit aber in der Zwischenzeit zwischen dem Antrage auf Feststellung des Schutzbezirks und dem Beschlusse hierüber nicht Arbeiten zum Nachteile der Quelle begonnen werden können, ermächtigt § 10 die Beschlußbehörden, auf Grund des Antrages auf Feststellung des Schutzbezirks vorläufig anzuordnen, daß innerhalb des beantragten Schutzbezirks zu Arbeiten der in § 3 bezeichneten Art ihre Genehmigung erforderlich sei. Waren aber Arbeiten dieser Art zur Zeit der Stellung des Antrages auf Feststellung des Schutzbezirks schon begonnen, aber noch nicht vollendet, so kann nach § 18 Abs. 4 auf Antrag des Quelleneigentümers ihre Fortsetzung untersagt oder von einer bestimmten Art der Ausführung abhängig gemacht werden. Durch den Zusammenhang dieser Vorschriften wird Sicherheit dafür geboten, daß, sobald ein Antrag auf Feststellung eines Schutzbezirks vorliegt, eine fernere Gefährdung der Quelle durch Arbeiten der in § 3 bezeichneten Art hintangehalten werden kann.

Zu §§ 5 bis 8

Aus praktischen Gründen empfiehlt es sich, daß der Quelleneigentümer mit dem Antrage auf Feststellung des Schutzbezirks einen Lageplan einreicht, der die Lage der Quellen und die Grenzen des Schutzbezirks ersichtlich macht. Etwaige weitergehende Vorschriften über den Inhalt des Lageplans sowie über den bei seiner Anfertigung anzuwendenden Maßstab bleiben zweckmäßig den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Ergibt eine vorläufige Prüfung, daß der Lageplan oder der darin bezeichnete Schutzbezirk unzureichend ist, so kann der Antrag auf Feststellung des Schutzbezirks ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen werden. Es erscheint indessen selbstverständlich, daß die Beschlußbehörden sich vor Erlaß des zurückweisenden Beschlusses mit dem Antragsteller in Verbindung zu setzen und auf Stellung eines geeigneten Antrags hinzuwirken haben.

Im übrigen wird das die Entscheidung der Beschlußbehörden über den Antrag vorbereitende Verfahren in den §§ 5 bis 8 im Anschlusse an die Vorschriften in

§§ 19 bis 21 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (Gesetzsamml. S. 221) näher geregelt. Antrag und Lageplan werden in jedem einzelnen der beteiligten Gemeinde- und Gutsbezirke auszulegen sein.

Die nach § 6 Abs. 3 statthaften Einwendungen können auch dagegen gerichtet werden, daß innerhalb des Schutzbezirks gewisse Arbeiten der in § 3 bezeichneten Art ohne Genehmigung zugelassen werden sollen.

Zu § 9

Das durch § 9 geordnete Beschwerderecht steht auch zu gegen den zurückweisenden Beschluß gemäß § 6 Abs. 1; dies ist, einem Beschlusse des Herrenhauses bei der erstmaligen Beratung des Gesetzentwurfs entsprechend noch durch einen besonderen Zusatz zum § 6 erkennbar gemacht worden. In diesem Falle bedarf es aber der Mitteilung der Beschwerde an den Gegner nicht, weil ein solcher nicht vorhanden ist.

Durch den im § 9 Abs. 1 vorgeschriebenen Beschwerdezug an die dort genannten Minister wird die in den bestehenden Vorschriften begründete Mitwirkung anderer Minister bei Erledigung der Beschwerde nicht berührt.

Zu § 10

Die nach § 10 zulässigen vorläufigen Anordnungen der Beschlußbehörden zum Schutz der Quelle während der Dauer der Verhandlungen über die Feststellung des Schutzbezirks von einem besonderen Antrage des Quelleneigentümers abhängig zu machen, erscheint nicht erforderlich, da sein Einverständnis mit diesen Anordnungen, also auch seine Bereitwilligkeit zur Übernahme der Verpflichtung zur eventuellen Schadloshaltung des Grundeigentümers (§ 19) aus der Stellung des Antrags auf Feststellung eines Schutzbezirks gefolgert werden darf.

Ein besonderes Beschwerderecht gegen diese vorläufigen Anordnungen soll nicht gegeben sein, da sie zugleich mit der Beschwerde gegen den Beschluß über die Feststellung des Schutzbezirks angefochten werden können, was ausreichend erscheint.

Zu § 12

Veranlassung zur Aufhebung eines Schutzbezirks kann sich auch dadurch ergeben, daß die Quelle durch Veränderungen ihrer Bestandteile oder aus anderen Gründen die Eigenschaft der Gemeinnützigkeit verliert. In einem solchen Falle wird zunächst die gemäß § 2 Abs. 1 getroffene Anordnung von den zuständigen Ministern wieder aufzuheben sein. Ist dies geschehen, so haben die Beschlußbehörden den Schutzbezirk alsbald aufzuheben, ohne daß es des in § 12 Abs. 3 vorgeschriebenen Verfahrens bedarf.

Zu § 13, 14

Die nach § 13 Abs. 1 statthafte Erweiterung der Bestimmung, daß gewisse Arbeiten der Genehmigung nicht bedürfen, soll sowohl die sachliche Erweiterung des Kreises der ohne Genehmigung statthaften Arbeiten, als auch die Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereichs der fraglichen Bestimmung einschließen, falls letztere etwa zunächst nur für bestimmte Teile des Schutzbezirks erlassen war.

Das gleiche gilt für die Erweiterung der in § 14 Abs. 1 bezeichneten Bestimmung.

Zu § 15

In dem Falle des § 2 — Feststellung der Gemeinnützigkeit der Quelle — sollen die baren Auslagen des

Verfahrens nicht den Quelleneigentümer treffen, sondern der Staatskasse zur Last bleiben.

Reisekosten fallen nicht unter die baren Auslagen im Sinne des § 15. Vergleiche im übrigen Erläuterung zu § 17.

Zu § 16

Die näheren Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung der nach den §§ 4, 8 bis 14 ergehenden Beschlüsse, soweit dadurch das Grundeigentum beschränkt oder von einer Beschränkung befreit wird, sind in die Ausführungsbestimmungen verwiesen worden, um nicht die Übersichtlichkeit des Gesetzes durch eine größere Zahl von Einzelbestimmungen zu beeinträchtigen.

Unter Beschlüssen, wodurch das Grundeigentum beschränkt wird, sind auch solche zu verstehen, durch welche eine Vermehrung bestehender Beschränkungen herbeigeführt wird.

Eine Beschränkung des Grundeigentums ist aber so lange nicht anzunehmen, als noch gegen den Beschluß die Beschwerde mit aufschiebender Wirkung zusteht.

Zu § 17

Die Vorschrift in Abs. 2 über die baren Auslagen des Verfahrens finden auch Anwendung auf die baren Auslagen des Verfahrens in erster Instanz.

Zu § 18

Bei der Prüfung, ob eine Arbeit innerhalb des Schutzbezirks die Quelle gefährden könne, handelt es sich in der Regel um die Beurteilung wenig durchsichtiger unterirdischer Verhältnisse. Fehlgriffe der Beschlußbehörden bei der Genehmigung einzelner Arbeiten oder bei der Bestimmung derjenigen Arbeiten, welche einer Genehmigung überhaupt nicht bedürfen (§ 4 Abs. 2 Satz 1, § 13 Abs. 1), werden daher nicht völlig zu vermeiden sein. Stellt sich aber nachträglich heraus, daß durch eine genehmigte oder allgemein als der Genehmigung nicht bedürftig bezeichnete Arbeit die Quelle gefährdet wird, so muß den Beschlußbehörden die Möglichkeit des Einschreitens eröffnet werden, wenn nicht die Erreichung des Zwecks des Gesetzes in Frage gestellt werden soll. In § 18 werden die erforderlichen Vorschriften getroffen; die Statthaftigkeit des behördlichen Einschreitens muß aber auch in diesem Falle von einem besonderen Antrage des Quelleneigentümers abhängig gemacht werden, um die Unterlage für die Regelung des dem Grundstückseigentümer gebührenden Schadensersatzes zu gewinnen (vergl. § 26).

Mit der nach Abs. 3 gegebenen Beschwerde kann auch die Höhe der von den Beschlußbehörden nach Abs. 1 erforderten Sicherheitsleistung bemängelt werden.

Zu der Vorschrift in Abs. 4 vergl. die Bemerkungen zu §§ 3, 4.

Zu §§ 19 bis 27

Daß den im Interesse des Quellenschutzes in ihrem Verfügungsrechte beschränkten Grundeigentümern eine Schadloshaltung zu gewähren ist, folgt, wie oben S. 16 bemerkt ist, nicht aus allgemeinen Grundsätzen. Bei den im Entwurfe vorgesehenen Beschränkungen sprechen aber überwiegende Gründe für die Gewährung einer Entschädigung. Der gesetzliche Schutz der gemeinnützigen Quellen hat zwar seinen Ausgangspunkt in der Wahrung des gemeinen Wohles; er enthält jedoch zugleich eine sehr wesentliche Förderung der privaten Interessen des Quelleneigentümers und bringt auf der anderen Seite für die Grundstückseigentümer durch die ihnen auferlegten Beschränkungen einen Vermögensschaden mit sich. Eine

angemessene Ausgleichung dieser entgegengesetzten privatwirtschaftlichen Wirkungen des Quellenschutzes erscheint daher durch die Billigkeit dringend geboten. Es wäre eine nicht zu rechtfertigende Härte, wenn ein Grundstückseigentümer, der z. B. durch die Versagung der Genehmigung einer für ihn notwendigen Brunnenanlage gezwungen ist, sich das ihm wirtschaftlich unentbehrliche Wasser durch eine kostspielige Leitung zu verschaffen, für diesen Nachteil keinen Ersatz verlangen könnte. Vollends ausgeschlossen erscheint es, den Grundstückseigentümer, dem nach § 18 die Beseitigung einer behördlich genehmigten, nachträglich aber als der Quelle gefährlich erkannten Anlage zugemutet wird, ohne Entschädigung zu lassen. Nur durch Berücksichtigung der einander gegenüberstehenden Interessen des Quelleneigentümers und der Grundstückseigentümer läßt sich eine zutreffende Entscheidung der Entschädigungsfrage finden. Es kann daher weder die völlige Ablehnung jeder Entschädigungspflicht des Quelleneigentümers, noch die Ausdehnung seiner Ersatzpflicht auf den gesamten Schaden, der dem Grundstückseigentümer aus den Beschränkungen seines Verfügungsrechts erwächst, in Betracht kommen. Auf diesem Standpunkte steht grundsätzlich auch das in seinen Grundgedanken für den Entwurf vorbildliche französische Gesetz vom 14. Juli 1856, indem es dem Grundstückseigentümer einen Schadenersatzanspruch insoweit, aber auch nur insoweit gewährt, als er genötigt worden ist, Arbeiten, die er auf Grund allgemeiner gesetzlicher oder besonderer behördlicher Genehmigung bereits begonnen hat, im Interesse der zu schützenden Quelle einzustellen und den früheren Zustand wieder herzustellen und indem es diesen Ersatzanspruch ferner auf den Betrag des wirklich entstandenen Schadens (montant des pertes matérielles), sowie der Kosten der vergeblichen Arbeiten und der Wiederherstellung des früheren Zustandes beschränkt (Art. 10 des angeführten Gesetzes). Mit einer auf den wirklichen Schaden beschränkten Ersatzpflicht des Quelleneigentümers hat sich auch die Vereinigung der rheinischen Quellenbesitzer in ihrer am 3. November 1899 zu Koblenz abgehaltenen Versammlung einverstanden erklärt.

Die Beschränkung der Entschädigungspflicht des Quelleneigentümers auf die dem Grundstückseigentümer infolge des Quellenschutzes erwachsende wirkliche Vermögenseinbuße, unter Ausschluß einer Ersatzpflicht in bezug auf den dem Grundstückseigentümer entgangenen Gewinn (B. G. B. § 252), ist nicht nur notwendig, um eine Überlastung des Quelleneigentümers zu vermeiden, sondern auch innerlich dadurch gerechtfertigt, daß mit Rücksicht auf die für den Quellenschutz wesentlich maßgebenden öffentlichen Interessen auch den Grundstückseigentümern Opfer zugemutet werden können, zumal sie erfahrungsmäßig von der Nähe einer gemeinnützigen Quelle auch Vorteile haben.

Aus diesen Gesichtspunkten regelt der Entwurf die Entschädigungsfrage, und zwar zunächst (§§ 19 bis 25) in Ansehung der Beschränkungen, die dem Grundstückseigentümer durch Feststellung eines Schutzbezirks kraft Gesetzes nach § 3 des Entwurfes oder vor der Feststellung des Schutzbezirks kraft vorläufiger Anordnung der zuständigen Behörden nach § 10 auferlegt werden, sodann in Ansehung der im § 18 zugelassenen Beschränkungen in bezug auf genehmigte oder allgemein als der Genehmigung nicht bedürftig bezeichnete Arbeiten (§ 26), endlich für den besonderen Fall, daß ein Grundstück in mehreren Schutzbezirken oder in einem gemeinsamen Schutzbezirk liegt (§ 27).

Bezüglich der in den §§ 3 und 10 vorgesehenen Beschränkungen, welche nur die Möglichkeit des Verbots gewisser Arbeiten begründen, geht der Entwurf davon aus, daß nicht schon wegen dieser Beschränkungen an sich, sondern erst im Falle der Versagung der Genehmigung zu einer Arbeit ein Entschädigungsanspruch zu gewähren ist. Dies entspricht den Vorschriften, welche das Reichsgesetz, betreffend die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen, vom 21. Dezember 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 459) im § 38 über die Entschädigung für Beschränkungen im dritten Rayon enthält. Wie diese Beschränkungen (vergl. § 13 des angeführten Gesetzes) ihrem Inhalte nach den hier in Frage stehenden ähnlich sind, so trifft bei letzteren auch die den Vorschriften des § 38 a. a. O. zugrunde liegende Erwägung zu, daß die Anerkennung einer Entschädigungspflicht für die Beschränkungen an sich „zu unabsehbaren Weitläufigkeiten und schwierigen Ermittlungen führen würde, deren Resultat bei dem verhältnismäßig geringen Umfange der Beschränkungen zu der aufgewandten Mühe in keinem Verhältnis stehen dürfte" (Bericht der Reichstagskommission, Drucks. 1871 Nr 93 S. 20).

Der wirkliche Schaden, welcher dem Grundstückseigentümer dadurch erwächst, daß ihm die zu einer Arbeit erforderliche Genehmigung versagt oder nur unter erschwerenden Bedingungen erteilt wird, besteht in jedem Falle in einer Minderung des Werts des Grundstücks. Diese Wertminderung bildet daher nach dem Entwurfe den regelmäßigen Gegenstand der Entschädigungspflicht. Die Entschädigung soll, wiederum nach dem Vorgange des Reichsgesetzes vom 21. Dezember 1871, in Form einer jährlichen, die Zinsen des Kapitalbetrags der Wertminderung und einen Tilgungszuschlag umfassenden Rente geleistet werden, die hier zu tunlichster Sicherung des Grundstückseigentümers als — subjektiv dingliche — Reallast mit dem Vorrange vor allen, auch den älteren Rechten auf dem Quellengrundstücke haften soll; doch bleibt dem Quelleneigentümer immer, dem Grundstückseigentümer in gewissen Fällen das Recht vorbehalten, die Entschädigung in Kapital zu leisten oder zu verlangen.

Mit der Entschädigung für die Minderung des Grundstückswerts würde jedoch dem Grundstückseigentümer nicht in allen Fällen eine hinlängliche Ausgleichung seiner Vermögenseinbuße geboten werden. Er wird durch die Nichtgenehmigung oder Erschwerung einer beabsichtigten Arbeit unter Umständen zu Aufwendungen genötigt werden, für die er durch den bloßen Ersatz der Wertminderung nicht ausreichend schadlos gehalten werden würde. Wegen solcher Aufwendungen gibt ihm der Entwurf daher im § 23 einen persönlichen Ersatzanspruch, jedoch mit der Maßgabe, daß durch dessen Befriedigung die auf dem Quellengrundstücke haftende Entschädigungsrente ganz oder teilweise abgelöst wird, da durch die Aufwendungen die durch die Rente auszugleichende Wertminderung aufgehoben oder verringert wird.

In gleicher Weise soll auch in den Fällen des § 18 dem Grundstückseigentümer für die durch die behördliche Anordnung verursachte Minderung des Grundstückswerts Entschädigung in Rente und wegen seiner durch die Anordnung veranlaßten Aufwendungen ein Ersatzanspruch gewährt werden. Da aber hierin namentlich dann, wenn die Beseitigung einer bereits ganz oder teilweise ausgeführten Arbeit angeordnet wird, eine ausreichende Schadloshaltung noch nicht gefunden werden kann, so gibt der § 26 dem Grundstückseigentümer wegen eines weiteren Schadens mit Ausschluß des entgangenen Gewinns insoweit einen Ersatzanspruch, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert.

Zur Erläuterung der einzelnen Bestimmungen bleibt noch folgendes zu bemerken.

Zu § 19

Die Vorschrift bezeichnet im Eingange die beiden Anwendungsfälle der §§ 19 bis 25, und zwar zunächst

den Fall, daß durch Feststellung eines Schutzbezirks die gemäß § 3 erforderliche Genehmigung zu einer Arbeit versagt oder unter erschwerenden Bedingungen erteilt wird. Damit ist zugleich die Zulässigkeit von Genehmigungsbedingungen stillschweigend anerkannt. Die Genehmigung wird bei Erdarbeiten, die sich in den Grenzen der gewöhnlichen wirtschaftlichen Benutzung der Grundstücke halten, soweit sie nicht überhaupt nach § 4 Abs. 2 Satz 1 oder § 13 Abs. 1 entbehrlich ist, nur ausnahmsweise versagt oder an erschwerende Bedingungen geknüpft werden; zumeist werden nur Tiefbohrungen und ähnliche eingreifende Arbeiten dem behördlichen Verbote verfallen. Auch aus diesem Grunde erscheint die Besorgnis übermäßiger Belastung der Quelleneigentümer mit Entschädigungen nicht begründet. Weiter sollen die Vorschriften der §§ 19 ff. für den Fall gelten, daß gemäß § 10 für einen erst beantragten Schutzbezirk durch vorläufige Anordnung für Arbeiten der im § 3 bezeichneten Art eine Genehmigung erfordert ist und diese demnächst zu einer Arbeit versagt oder nur unter Erschwerungen erteilt wird. In diesem Falle ist freilich die dem Grundstückseigentümer auferlegte Beschränkung möglicherweise eine nur vorübergehende, sei es, daß der Antrag auf Feststellung eines Schutzbezirks hinterher abgelehnt, sei es, daß die vorläufige Anordnung aus anderen Gründen aufgehoben wird (vergl. § 10 Abs. 2). Die Möglichkeit künftigen Wegfalls der Eigentumsbeschränkung ist jedoch im § 20 Abs. 2 allgemein berücksichtigt, demzufolge die Entschädigungsrente mit dem Wegfall der Beschränkung, für die sie gewährt wird, erlischt; es erscheint daher angängig und im Interesse der Vereinfachung zweckmäßig, auf den hier fraglichen zweiten Fall dieselben Entschädigungsgrundsätze anzuwenden, wie für den zuerst erörterten.

Ein Recht auf Entschädigung gewährt der Entwurf unmittelbar nur dem Grundstückseigentümer. Welche Rechte in Ansehung der diesem gebührenden Entschädigung den Realgläubigern und Nutzungsberechtigten zustehen, bestimmt sich für die Rentenentschädigung nach § 21 Abs. 3, für die Kapitalentschädigung nach § 25 und für die nicht durch diese Vorschriften gesicherten, nur persönlich Berechtigten nach deren Rechtsverhältnisse zum Eigentümer. Als Entschädigungspflichtiger kann nur der Quelleneigentümer, d. h. der Eigentümer des Grundstücks, auf welchem die natürliche Quelle entspringt, die künstlich erschlossene Quelle zutage tritt, in Betracht kommen, vorbehaltlich der im § 30 berücksichtigten Fälle, in denen die Nutzung der Quelle nicht dem Eigentümer des Quellengrundstücks zusteht.

Gegenstand der Entschädigung ist die durch die Unzulässigkeit oder die Erschwerung der Arbeit herbeigeführte Minderung des Werts des Grundstücks. Der Entwurf sieht nach dem Vorgange des Bürgerlichen Gesetzbuchs davon ab, den für die Wertbemessung maßgebenden Zeitpunkt im Gesetze zu bestimmen. Die gewählte Fassung ermöglicht es auch, bei der Feststellung der Wertminderung auf einen früheren Zeitpunkt als den der zur Entschädigung verpflichtenden Anordnung zurückzugehen.

Im § 19 Abs. 2 sind zwei Ausnahmen von der Entschädigungspflicht bestimmt. Die erste ist der Vorschrift des § 150 Abs. 2 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Gesetzsamml. S. 705) nachgebildet, die sich auf die Verpflichtung zum Ersatze von Bergschäden bezieht. Die zweite Ausnahme betrifft den Fall der sogenannten Abgrabung oder Abbohrung einer Quelle. Daß Bohrungen und sonstige Arbeiten, die darauf abzielen, eine gemeinnützige Quelle auf ein anderes Grundstück hinüberzuziehen, verhindert werden können, ist eine dringende und berechtigte Forderung der Quelleninteressenten und demgemäß einer der hauptsächlichsten

Zwecke des Entwurfs. Derartige Arbeiten müssen aber verboten werden können, ohne daß dem Grundstückseigentümer dadurch ein Entschädigungsanspruch erwächst. Die Versagung eines solchen Anspruchs erscheint schon aus dem praktischen Grunde geboten, weil sich ohne die Quelle gefährdende Nachforschungen regelmäßig gar nicht feststellen ließe, inwieweit dem Grundstückseigentümer durch das Verbot der Bohrung usw ein Vorteil entzogen wird. Sie rechtfertigt sich aber auch, ähnlich wie bei der Ausschließung der verleihbaren Mineralien von dem Verfügungsrecht des Grundstückseigentümers, durch die Erwägung, daß ohne die Verhinderung von Abgrabungen und Abbohrungen eine zweckentsprechende Ausbeutung der gemeinnützigen Quellen, wie sie das öffentliche Interesse erfordert, nicht möglich ist. Aus der Vorschrift des § 19 Abs. 2 Nr 2 folgt zugleich, daß auch bei der Bemessung der durch das Verbot einer anderen Arbeit herbeigeführten Wertminderung die Möglichkeit, daß etwa durch die Arbeit die Quelle auf das andere Grundstück hätte hinübergezogen werden können, außer Betracht bleiben muß.

Die Fassung der Vorschrift des § 19 Abs. 2 Nr 2 ging in der Regierungsvorlage ursprünglich dahin, daß die Entschädigung nicht stattfinde, „wenn die Genehmigung zu einer Bohrung usw versagt wird, durch welche der Grundstückseigentümer auf seinem Grundstücke eine der zu schützenden Quelle gleichartige Quelle zu erschließen bezweckt“. Dabei lag schon die weitere Voraussetzung stillschweigend zugrunde, daß die zu untersagende Bohrung usw auch geeignet sein müsse, die zu schützende Quelle in ihrem Bestande zu gefährden. Denn nach dem Zusammenhang der Vorschriften des Gesetzentwurfs kann überhaupt nur unter dieser Voraussetzung die zu einer Bohrung usw im Schutzbezirk erforderliche Genehmigung versagt oder unter einer erschwerenden Bedingung erteilt werden. Um aber jeden Zweifel in dieser Beziehung auszuschließen, ist, einem Beschlusse des Herrenhauses bei der erstmaligen Beratung der Vorlage entsprechend, ausdrücklich hervorgehoben worden, daß die Ausnahme von der Entschädigungspflicht nach § 19 Abs. 2 Nr 2 nur unter einer doppelten Voraussetzung eintritt, einmal daß die zu untersagende Bohrung usw unternommen wird, um eine der zu schützenden Quelle gleichartige Quelle zu erschließen, und ferner, daß sie geeignet ist, die erstere Quelle zu gefährden.

Zu § 20

Die Vorschriften schließen sich im wesentlichen an den § 36 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 21. Dezember 1871 an. Mit Rücksicht auf die seitdem erfolgte Herabsetzung des gesetzlichen Zinsfußes auf vier vom Hundert ist die Rente auf fünf vom Hundert des Kapitalbetrags der zu ersetzenden Wertminderung bemessen und die Dauer des Zeitraums, für welche die Rente zu zahlen ist, infolgedessen auf 41 Jahre und 13 Tage verlängert. Als Anfangspunkt der Rentenzahlung bestimmt der Entwurf im Interesse der Vereinfachung die Zustellung desjenigen Beschlusses, durch welchen die Genehmigung endgültig versagt oder unter einer erschwerenden Bedingung erteilt wird, also im Falle der Einlegung der Beschwerde des Beschlusses der Beschwerdeinstanz.

Zu § 21

Wenn das Gesetz dem Grundstückseigentümer im Interesse des Quellenschutzes Beschränkungen auferlegt, so kann es ihn dafür nicht auf einen bloßen persönlichen Entschädigungsanspruch gegen den Quelleneigentümer verweisen, da die Befriedigung eines solchen Anspruchs von der Zahlungsfähigkeit des einzelnen Quelleneigentümers abhängen würde. Vielmehr muß es selbst die Entschädigung tunlichst sicherstellen. Für diese

Sicherung kommt als der einzige, bei jedem Quelleneigentümer notwendig vorhandene Vermögensgegenstand nur das Quellengrundstück in Betracht. Letzteres muß daher für die Entschädigungsrente haften, diese also als Reallast zugunsten des jeweiligen Eigentümers des von der Beschränkung betroffenen Grundstücks gestaltet werden. Da ferner ohne die Eigentumsbeschränkung, zu deren Ausgleichung die Rente dient, die Quelle selbst und also der für die Sicherheit aller Realberechtigten ausschlaggebende Bestandteil des Quellengrundstücks der Gefahr des Unterganges ausgesetzt sein würde, so rechtfertigt es sich, der Entschädigungsrente den Vorrang vor allen, auch den älteren Rechten am Quellengrundstück beizulegen. Man gelangt hiernach zu einer Regelung des Rentenrechts, die den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Entschädigungsrente in den Fällen des Überbaues und des Notweges entspricht (§§ 913, 914, § 917 Abs. 2). Diesen Vorschriften schließt sich der Entwurf im § 21 mit geringen Abweichungen an. Nicht erforderlich erschien es, die Wirksamkeit des Verzichts auf die Rente und der vertragsmäßigen Feststellung ihrer Höhe von der Eintragung in das Grundbuch abhängig zu machen. In letzterer Hinsicht kommt in Betracht, daß durch § 24 des Entwurfs für rechtzeitige Feststellung des Rentenbetrags, sei es durch beurkundeten Vertrag, sei es im Rechtswege, Fürsorge getroffen ist. Die Bestimmung des Abs. 2 Satz 3, daß mehrere nach diesem Gesetze begründete Rentenrechte gleichen Rang haben, entspricht der Gleichwertigkeit der verschiedenen durch die Renten auszugleichenden Beschränkungen für die Erhaltung der Quelle. Die Vorschrift des Abs. 2 Satz 2 über die Behandlung der Rente in der Zwangsversteigerung stimmt mit dem überein, was im § 52 Abs. 2 des Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. 1898 S. 713) für die Überbau- und Notwegrenten verordnet ist.

Zu § 22

Da die Entschädigung in Form der Rente wesentlich zur Erleichterung des Quelleneigentümers nachgelassen ist, so besteht kein Grund, diesen, falls er von vornherein oder nachträglich die Entschädigung in Kapital vorzieht, hieran zu hindern. Rechtlich stellt sich die Kapitalzahlung als Ablösung des Rentenrechts dar, das mit dem im § 20 Abs. 2 bezeichneten Zeitpunkte kraft Gesetzes entsteht. Der Entwurf gewährt deshalb im § 22 Abs. 1 dem Quelleneigentümer das Recht, jederzeit die Ablösung vorzunehmen. Der Abs. 2 daselbst gibt auf der andern Seite in Fällen, in denen entweder wegen der Erheblichkeit der Wertminderung eine Kapitalentschädigung billig oder wegen Geringfügigkeit der Wertminderung die Rentenentschädigung unzweckmäßig erscheint, dem Grundstückseigentümer nach dem Vorbilde des § 36 Abs. 1, 5 des Reichs-Rayongesetzes einen Anspruch auf Kapitalzahlung.

Zu § 23

Die Gründe, aus denen der Entwurf dem Grundstückseigentümer neben der Entschädigung für die Minderung des Grundstückswerts einen Anspruch auf Ersatz gewisser Aufwendungen gewährt, sind im allgemeinen schon früher (zu den §§ 19 bis 27) erörtert worden. Wird der Grundstückseigentümer z. B. durch das Verbot einer Brunnengrabung zur Anlegung einer Wasserleitung oder dadurch, daß ihm die Anlegung eines Kellers nur unter erschwerenden Bedingungen gestattet wird, zu besonderen Aufwendungen genötigt, so wird einerseits sein Schaden nicht immer durch den Ersatz der Wertminderung gedeckt werden; andererseits wäre es unbillig, ihn in derartigen Fällen, wo er selbst Kapitalaufwendungen machen muß, auf eine Entschädigung

in Rente zu verweisen, die noch dazu mit der Aufhebung der Beschränkung in Wegfall kommt. Es erscheint daher geboten, dem Grundstückseigentümer wegen solcher Aufwendungen, welche er infolge der Unzulässigkeit oder Erschwerung einer Arbeit macht, einen Ersatzanspruch zu geben, jedoch nur wenn und soweit die Aufwendungen den Umständen nach als zweckmäßig anzusehen sind, so daß der Ersatzanspruch insoweit entfällt, als es der Aufwendungen zur Erreichung des mit der nicht genehmigten Arbeit erstrebten Zweckes bei verständiger Erwägung der Umstände nicht bedurft hätte. Eine dingliche Sicherung dieses Ersatzanspruchs braucht nicht vorgesehen zu werden, da neben ihm dem Grundstückseigentümer stets die dinglich gesicherte Rentenentschädigung zur Wahl gestellt ist. Der Entwurf bestimmt ferner für den Ersatzanspruch außer einer dreijährigen Verjährungsfrist, die von der Entstehung des Anspruchs an läuft, auch eine mit der Entstehung des Rentenrechts beginnende Ausschlußfrist von 10 Jahren, innerhalb deren der Grundstückseigentümer zur Genüge wird übersehen können, ob er zu Aufwendungen genötigt wird.

Damit der Grundstückseigentümer aber nicht für den gleichen Schaden doppelten Ersatz erhält, ist vorgeschrieben, daß er sich die in den bereits empfangenen Renten enthaltenen Kapitalabträge auf den für seine Aufwendungen zu ersetzenden Betrag anrechnen lassen muß, und daß durch die Ersatzleistung für die Aufwendungen, falls sie den noch nicht durch Rentenzahlung getilgten Betrag der Wertminderung erreicht, die Rente abgelöst wird. Wenn also der Grundstückseigentümer z. B. im achten Jahre nach dem für den Beginn der Rentenzahlung maßgebenden Zeitpunkt Ersatz für Aufwendungen in Höhe von 2 000 Mark verlangt, nachdem er zur Entschädigung für eine Wertminderung in Höhe von 1 000 Mark die bis dahin fällig gewordenen Renten mit jährlich 50 Mark achtmal gezahlt erhalten hat, so muß er sich die in den Renten enthaltenen Kapitalabträge, d. h. nach der Tabelle zu § 22 des Gesetzentwurfes 1 000 — 907,8578 Mark = 92,1422 Mark, abrechnen lassen und sobald ihm bis zur Höhe der Wertminderung, also bis zum Betrage von 1 000 Mark, der Ersatz wirklich geleistet wird, ist die Rente abgelöst. Erreicht dagegen der Betrag der Ersatzleistung nicht den der Wertminderung, so kann durch die Ersatzleistung auch nur ein dem Verhältnisse beider Beträge entsprechender Teil der Rente abgelöst werden. Wenn z. B. die Wertminderung 1 000 Mark, die Ersatzleistung 500 Mark beträgt, so wird die Hälfte der Rente abgelöst; es sind also von dem auf die Ersatzleistung folgenden Jahre an anstatt 50 nur noch 25 Mark Rente zu zahlen, und die allmähliche Tilgung des durch diese Rente abzutragenden Restbetrags der Entschädigung für die Wertminderung ergibt sich ohne weiteres aus der vorerwähnten Tabelle. Dementsprechend braucht sich aber der Grundstückseigentümer auf den für Aufwendungen zu ersetzenden Kapitalbetrag, falls dieser den Betrag der Wertminderung nicht erreicht, auch nur einen verhältnismäßigen Teil der bisherigen Kapitalabträge anrechnen zu lassen, also wenn sich z. B. die Wertminderung auf 1 000 Mark, der zu ersetzende Betrag auf 500 Mark beläuft und die Rente acht Jahre lang gezahlt worden ist, nur $\frac{1\,000 - 907{,}8578 \text{ Mark}}{2} = 46{,}0711$ Mark.

Zu § 24

Die Feststellung des Betrags, um den der Grundstückswert durch das Verbot oder die Erschwerung einer Arbeit gemindert wird, muß zur Vermeidung künftiger Schwierigkeiten möglichst bald, ferner im Interesse der Beteiligten in urkundlicher Form und mit tunlichst ge-

ringen Kosten und Weiterungen erfolgen. Es empfiehlt sich daher, den Grundstückseigentümer, falls er Entschädigung für die Wertminderung in Anspruch nehmen will, zu baldiger Geltendmachung seines Anspruchs zu nötigen. Zu diesem Zwecke schreibt der § 24 Abs. 1 vor, daß der Grundstückseigentümer den Anspruch auf die Rente bei Vermeidung des Verlustes binnen sechs Monaten nach der Zustellung des für den Beginn der Rentenzahlung maßgebenden Beschlusses bei dem Landrat oder in Städten bei dem Gemeindevorstand anmelden muß. Im Falle rechtzeitiger Anmeldung sollen diese Behörden alsdann verpflichtet sein, auf eine Einigung der Beteiligten, d. h. des Grundstückseigentümers und des Quelleneigentümers, über die Entschädigungspflicht sowie über den Betrag der Wertminderung und der Entschädigungsrente hinzuwirken und, falls eine Einigung zustande kommt, über sie eine öffentliche Urkunde aufzunehmen. Für den Fall, daß der Einigungsversuch nicht gelingt, bleibt dagegen nur die Verweisung der Beteiligten auf den Rechtsweg übrig. Eine vorläufige Entscheidung der Verwaltungsbehörden einzuschieben, erscheint nicht ratsam, weil dadurch Verwicklungen geschaffen werden würden, ohne daß auch nur regelmäßig die spätere Anrufung der Gerichte sicher vermieden würde. Für die Beschreitung des Rechtsweges bestimmt der Entwurf aber gleichfalls eine geräumig bemessene Ausschlußfrist, mit deren fruchtlosem Ablaufe das Recht auf die Rente erlöschen soll.

Der im § 23 zugelassene Ersatzanspruch wird von den Vorschriften des § 24 nicht berührt.

Zu § 25

Die dem Grundstückseigentümer zum Schutze der Quelle auferlegten Beschränkungen treffen mittelbar auch die Rechte Dritter an dem Grundstücke, sie mögen auf Benutzung des Grundstücks oder auf dessen Verwertung gerichtet sein, insbesondere die Rechte der Nießbraucher sowie der Hypotheken-, Grundschuld- und Rentenschuldgläubiger, ferner bei Grundstücken, die in einem Lehns-, Fideikommiß-, Stammguts- oder Leiheverbande stehen, auch die Rechte der Anwärter oder des Obereigentümers. Allen diesen Berechtigten muß daher ihr Recht auf die für die Wertminderung gewährte Entschädigung gesichert werden. Für die Entschädigung in Rente ergibt sich die erforderliche Sicherung aus der Natur der Rente als einer dem jeweiligen Eigentümer des verhafteten Grundstücks zustehenden Reallast (vergl. B. G. B. §§ 96, 1126 usw). Soweit dagegen die Entschädigung für die Wertminderung in Kapital geleistet wird, trifft der § 25 die notwendige Fürsorge. Er schließt sich im Abs. 1 an den Artikel 109 Satz 2 des Einführungsgesetzes zum B. G. B. an, der nur deshalb nicht unmittelbar Anwendung findet, weil er sich lediglich auf Fälle einer im öffentlichen Interesse erfolgenden Beschränkung des Eigentums durch obrigkeitlichen Einzeleingriff bezieht, während es sich hier um allgemeine gesetzliche Beschränkungen des Grundeigentums handelt. Der § 25 Abs. 2 ist dem § 47 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 (Gesetzsamml. S. 221) nachgebildet.

Im Falle des § 23 Abs. 3 gelten die Vorschriften des § 25 nur für denjenigen Betrag der Ersatzleistung, welcher Ablösungskapital ist, d. h. zur Ablösung der Rente dient, nicht dagegen für einen etwaigen überschießenden Betrag.

Zu § 26

Nach § 18 Abs. 1 können die zuständigen Behörden bei Arbeiten, die besonders genehmigt oder nach § 4 Abs. 2 Satz 1 oder § 13 Abs. 1 allgemein als der Ge-

nehmigung nicht bedürftig bezeichnet waren, entweder den Beginn oder die Fortsetzung untersagen oder die Zulässigkeit von einer bestimmten Art der Ausführung abhängig machen oder sogar, wenn die Arbeit begonnen oder vollendet ist, die Beseitigung des die Quelle schädigenden Zustandes anordnen und nötigenfalls bewirken. Auch in diesen Fällen wird der Schaden des Grundeigentümers regelmäßig in einer Minderung des Grundstückswerts bestehen, für die er nach gleichen Grundsätzen wie in den Fällen des § 19 zu entschädigen ist. Dabei wird gegebenenfalls zu erwägen sein, inwieweit durch die Herstellung des Zustandes vor der Vornahme der Arbeit die Minderung des Grundstückswerts ausgeglichen wird. Der für die Feststellung der Wertminderung maßgebende Zeitpunkt ist auch hier im Gesetze nicht bestimmt, um dem richterlichen Ermessen den wünschenswerten Spielraum zu lassen.

Weiter muß der Grundstückseigentümer für Aufwendungen, die er infolge der behördlichen Anordnung gemacht hat, in demselben Umfang Ersatz verlangen können, wie für die im § 23 bezeichneten Aufwendungen, d. h. insoweit, als seine Aufwendungen den Umständen nach als zweckmäßig anzusehen sind. Dies gilt insbesondere auch von den Kosten der Beseitigung des schädigenden Zustandes.

Hiermit würde aber der Schaden des Grundstückseigentümers, auch abgesehen von dem ihm entgangenen Gewinne, nicht ausreichend ersetzt werden. Da es sich hier um Arbeiten handelt, die der Eigentümer für zulässig halten durfte, so müssen ihm insbesondere auch alle Aufwendungen erstattet werden, die er zur Vorbereitung oder Ausführung der Arbeit vor dem Eingreifen der Behörden bereits gemacht hatte. Der Entwurf sieht jedoch davon ab, den zu ersetzenden weiteren Schaden im einzelnen zu bestimmen, und spricht vielmehr in Anlehnung an den § 829 des Bürgerlichen Gesetzbuchs dem Grundstückseigentümer einen weiteren Ersatzanspruch allgemein insoweit zu, als die Billigkeit nach den Umständen eine Schadloshaltung erfordert. Dieser, gleichfalls einer kurzen Verjährung unterworfene Ersatzanspruch ist ein rein persönlicher Anspruch des geschädigten Grundstückseigentümers gegen den Quelleneigentümer; doch ist es in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, ihre Anordnung von einer ausreichenden Sicherheitsleistung für den Schadenersatz abhängig zu machen. Der Ersatzanspruch steht ferner, im Gegensatze zu dem nach § 23 und § 26 Satz 1 begründeten Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, in keiner inneren Beziehung zu der Entschädigung für die Minderung des Grundstückswerts. Für die Art der Ersatzleistung gelten die allgemeinen Vorschriften.

Die Vorschriften des § 26 gelten auch für die Fälle einer vorläufigen Entscheidung nach § 18 Abs. 2 oder einer Anordnung nach § 18 Abs. 4.

Zu § 27

Die §§ 19 bis 26 haben zunächst nur den Fall im Auge, daß die dem Grundeigentum auferlegte Beschränkung zum Schutze einer einzelnen Quelle dient, und daß also dem geschädigten Grundstückseigentümer nur ein Quelleneigentümer gegenübersteht. Eine und dieselbe Beschränkung kann aber auch mehreren Quellen zustatten kommen. Dies trifft zu, wenn das von der Beschränkung betroffene Grundstück entweder in mehreren Schutzbezirken oder in einem gemeinsamen Schutzbezirke im Sinne des § 4 Abs. 3 liegt. Anlangend die Entschädigung wegen Versagung oder nur bedingter Erteilung der Genehmigung zu einer Arbeit innerhalb eines Schutzbezirks (§§ 19 ff.), so ergibt sich für die Entschädigungsrente schon aus § 21 Abs. 3 in Verbindung einerseits mit § 1107, § 1132

Abs. 1, andererseits mit § 1108 des Bürgerlichen Gesetzbuchs eine Gesamthaft der mehreren Quellengrundstücke sowie eine gesamtschuldnerische Haftung der mehreren Quelleneigentümer. Dagegen bedarf bezüglich der Kapitalentschädigung nach § 22 und bezüglich der Ersatzpflicht nach § 23 das Verhältnis der beteiligten Quelleneigentümer zu dem geschädigten Grundstückseigentümer und untereinander besonderer Regelung. Mit Rücksicht auf die Gemeinschaftlichkeit des den Quelleneigentümern erwachsenden Vorteils und auf die Lage des Grundstückseigentümers, die durch eine geteilte Haftung der Quelleneigentümer zu sehr erschwert werden würde, sieht der § 27 gesamtschuldnerische Haftung der letzteren gegenüber dem Grundstückseigentümer vor, während ihre Haftung untereinander nach dem Vorbilde des § 149 Abs. 2 des Allgemeinen Berggesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 7. Juli 1902 (Gesetzsamml. S. 255) geordnet ist.

Was ferner die im § 26 geregelte Entschädigung wegen der nach § 18 zulässigen Maßnahmen betrifft, so sind diese gerade deshalb von einem Antrage des Quelleneigentümers abhängig gemacht, weil ohne die in dem Antrage liegende Zustimmung des Quelleneigentümers ihm nicht die weitgehende Entschädigungspflicht nach § 26 zugemutet werden kann. Daraus folgt, daß bei Grundstücken, die in mehreren Schutzbezirken oder in einem gemeinsamen Schutzbezirke liegen, eine gemeinschaftliche Entschädigungspflicht der beteiligten Quelleneigentümer für Anordnungen auf Grund des § 18 nur dann in Frage kommt, wenn die Anordnung auf ihren gemeinschaftlichen Antrag getroffen ist. Für diesen Fall aber besteht kein Grund, das Verhältnis der Quelleneigentümer zum Grundstückseigentümer und untereinander anders zu bestimmen, als für die Entschädigung nach den §§ 19 ff.

Zu § 28

In § 28 sind diejenigen Beschränkungen des Verfügungsrechts des Quelleneigentümers enthalten, welche nach den Ausführungen unter VI des allgemeinen Teils der Begründung zum Schutze gegen nachteilige Veränderungen gemeinnütziger Quellen geboten erscheinen.

Zu § 29

Es muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß der Eigentümer einer für gemeinnützig erklärten Quelle sie nicht in der Art unterhält und benutzt, wie es vom Standpunkte des beteiligten öffentlichen Wohles erfordert werden muß, und sich weigert, den von den Aufsichtsbehörden gestellten Anforderungen stattzugeben. In solchen Fällen einen unmittelbaren Zwang auf den Quelleneigentümer zur Herbeiführung der geeigneten Maßnahmen zu üben, oder dem Staate zu ihrer Anordnung auf Kosten des Quelleneigentümers das Recht und die Pflicht beizulegen, begegnet praktischen Bedenken. Ein geeignetes Auskunftsmittel erscheint aber gegeben in der Vorschrift des Artikels 12 des französischen Gesetzes vom 14. Juli 1856, wonach in Fällen der bezeichneten Art die Enteignung der Quelle nebst den zu ihrer Benutzung erforderlichen Grundstücken und Zubehörungen herbeigeführt werden kann. In § 29 sind daher entsprechende Vorschriften aufgenommen worden. Bei der Bemessung der Entschädigung wird auf die von den Behörden an den Quelleneigentümer gestellten Anforderungen Rücksicht zu nehmen sein. Durch die Worte: „eines Unternehmers, der für die Erhaltung usw der Quelle die erforderliche Sicherheit gewährt,“ soll nicht eine Verpflichtung dieses Unternehmers zur Sicherheitsleistung begründet, sondern nur zum Ausdruck gebracht werden, daß die behördliche Prüfung seiner Persönlichkeit und seiner Verhältnisse sich

darauf zu erstrecken habe, ob hiernach die Erhaltung und ordnungsmäßige Benutzung der Quelle hinlänglich gewährleistet erscheine.

Wie schon unter den Bemerkungen zu §§ 2 ff. erwähnt wurde, ist die Statthaftigkeit der Enteignung der Quelle auch für den Fall vorzuschreiben, daß das Oberbergamt und der Regierungspräsident die Feststellung oder Erweiterung eines Schutzbezirks oder eine der im § 18 bezeichneten Anordnungen für notwendig erachten, der Quelleneigentümer aber den nach §§ 3, 11 und 18 erforderlichen Antrag nicht stellt. Der Antrag wird auch dann als nicht gestellt anzusehen sein, wenn der Quelleneigentümer trotz entsprechender Aufforderung einen räumlich unzureichenden Schutzbezirk beantragt. Sollte dagegen nur der von ihm einzureichende Lageplan (§ 5) in seiner Ausführung technische Mängel aufweisen, so würde der Antrag als gestellt anzusehen, die Behörden aber befugt sein, den Lageplan auf Kosten des Quelleneigentümers ergänzen zu lassen.

Zu § 30

Als der eigentliche Träger des Quellenschutzes und der hiermit verbundenen Verpflichtungen ist der Regel nach derjenige anzusehen und als solcher auch in dem vorliegenden Gesetzentwurfe behandelt worden, auf dessen Grund und Boden die natürliche Quelle entspringt oder die künstliche erschlossen wird. Es kommt aber nicht selten vor, daß die Nutzung der Quelle nicht dem Eigentümer des Quellengrundstücks, sondern auf Grund eines zeitlich nicht begrenzten Rechtes an diesem Grundstück (eines Erbbaurechts, einer Grunddienstbarkeit) einem anderen zusteht. In Fällen der letzteren Art empfiehlt es sich, den Nutzungsberechtigten an die Stelle des Quelleneigentümers in dessen Rechte und Pflichten eintreten zu lassen, wie im § 30 vorgesehen wird. Den zeitlich nicht begrenzten Nutzungsrechten sind im Abs. 2 solche einer juristischen Person zustehende dingliche Nutzungsrechte gleichgestellt, welche, wie der Nießbrauch oder eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit (B. G. B. § 1061, § 1090 Abs. 2) erst mit der juristischen Person erlöschen. Pächter einer gemeinnützigen Quelle fallen nicht unter die Bestimmungen des § 30, da ihnen überlassen werden kann, sich hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten mit dem Verpächter vertraglich auseinanderzusetzen.

Zu § 31

Mit Rücksicht auf die wichtigen Interessen, welche durch die Vorschriften der §§ 3, 4, 10, 18 und 28 geschützt werden sollen, genügen für vorsätzliche Zuwiderhandlungen die für Übertretungen vorgesehenen Strafarten und Strafmaße nicht. Namentlich muß auch Gefängnisstrafe zugelassen werden, um besonders im Falle der böswilligen Abbohrung der Quelle eines anderen eine angemessene Bestrafung zu ermöglichen.

Zu § 32

Aus den unter III des allgemeinen Teils der Begründung dargelegten Gründen ist davon abgesehen worden, dieses Gesetz auch auf solche Arbeiten anwendbar zu erklären, welche schon auf Grund des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 untersagt werden können.

Zu § 33

Da der im Entwurfe vorgesehene Quellenschutz die Feststellung eines Schutzbezirks voraussetzt, so empfiehlt es sich, die für diese Feststellung maßgebenden Vorschriften

vor den übrigen Bestimmungen des Gesetzes, und zwar alsbald mit dessen Verkündung, in Kraft treten zu lassen.

Zu § 34

Wie im allgemeinen Teil der Begründung schon mehrfach erwähnt wurde, genießen alle bestehenden Mineralquellen im ehemaligen Herzogtum Nassau auf Grund der Verordnung vom 7. Juli 1860 schon jetzt einen ausgedehnten gesetzlichen Schutz. Nach § 1 dieser Verordnung dürfen Eingrabungen unter die Oberfläche des Bodens oder horizontale Einschrotungen nur nach vorher eingeholter amtlicher Erlaubnis vorgenommen werden, die nach § 2 a. a. O. zu versagen ist, wenn nicht nach eingeholtem technischen Gutachten als unzweifelhaft angenommen werden muß, daß durch die beabsichtigte Anlage eine bestehende Mineralquelle nicht werde beeinträchtigt werden. Der hierdurch für die dortigen bestehenden Mineralquellen geschaffene Schutz ist für die Quelleneigentümer um so wertvoller, als sie nach feststehender Rechtsprechung für die Beschränkungen, die durch diesen Quellenschutz dem Grundeigentümer auferlegt werden, keine Entschädigung zu leisten haben; vergl. Erkenntnis des ehemaligen preußischen Obertribunals vom 30. April 1878 (abgedruckt in Brasserts Zeitschrift für Bergrecht, Bd 20 S. 104).

Die den bestehenden nassauischen Mineralquellen hiernach gesetzlich gewährten Vorteile nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes einfach in Wegfall zu bringen und auch diese Quellen schlechthin den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes zu unterwerfen, würde der Billigkeit widersprechen und ist von den beteiligten Provinzialbehörden einstimmig widerraten worden. In § 34 werden daher für die zur Zeit des Inkrafttretens der Gesamtvorschriften dieses Gesetzes (vergl. § 33) bestehenden nassauischen Mineralquellen die Vorschriften der Verordnung vom 7. Juli 1860 neben den Vorschriften dieses Gesetzes aufrechterhalten. Nach dem gedachten Zeitpunkte neu entstehende Quellen würden lediglich den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes unterliegen. Sollte der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte (§ 30) einer zum fraglichen Zeitpunkte schon bestehenden Quelle es als seinem Interesse entsprechend erachten, sich unter die Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes zu stellen, so sollen von der endgültigen Feststellung eines Schutzbezirks für eine solche Quelle an die Vorschriften der nassauischen Verordnung ihre Geltung verlieren, jedoch mit der Maßgabe, daß für die nach dem gegenwärtigen Gesetze begründeten Beschränkungen des Grundeigentums nur insoweit Entschädigung gefordert werden kann, als sie über die durch die Verordnung vom 7. Juli 1860 begründeten Beschränkungen hinausgehen.

Unter Anwendung der Vorschrift im § 29 Abs. 2 würde es möglich sein, den Eigentümer einer am 1. Januar 1908 bestehenden nassauischen Quelle im Aufsichtswege zu nötigen, die Feststellung eines Schutzbezirks nach Maßgabe dieses Gesetzes zu beantragen, obgleich er selbst seine Interessen durch die Verordnung vom 7. Juli 1860 als ausreichend geschützt ansieht. Es kann nicht verkannt werden, daß hierin eine gewisse Härte und Unbilligkeit gegen den Quelleneigentümer enthalten sein würde; die Anwendbarkeit der Vorschrift des § 29 Abs. 2 auf die der Verordnung vom 7. Juli 1860 unterstehenden Quellen ist daher ausgeschlossen worden.

Nr 15

Der Präsident des Staatsministeriums
St. M. 4688

Berlin, den 26. November 1907

Das Präsidium des Hauses der Abgeordneten beehre ich mich ergebenst zu benachrichtigen, daß des Königs Majestät geruht haben, durch Allerhöchsten Erlaß vom 24. Juni d. Js

den Staatsminister, Staatssekretär des Innern Dr Grafen **v. Posadowsky-Wehner** und den Staatsminister und Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten Dr **v. Studt** von ihren Ämtern zu entbinden, sowie

den Staatsminister Dr **v. Bethmann Hollweg** unter Entlassung aus seinem Amte als Minister des Innern zum Vizepräsidenten des Staatsministeriums und Staatssekretär des Innern,

den Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen **v. Moltke** zum Staatsminister und Minister des Innern und

den Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr **Holle** zum Staatsminister und Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten zu ernennen.

Ich bitte, hiervon das Haus der Abgeordneten gefälligst in Kenntnis setzen zu wollen.

Fürst **v. Bülow**

An
das Präsidium des Hauses der Abgeordneten

Nr 16

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, noch in dieser Session einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen

1. unter Abänderung der Artikel 70, 71, 72 und 115 der Preußischen Verfassungsurkunde für die Wahlen zum Abgeordnetenhause das **allgemeine, gleiche und direkte Wahlrecht mit geheimer Stimmabgabe** zur Einführung gelangt;
2. zugleich auf Grund der vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 und entsprechend den Grundsätzen des Gesetzes vom 27. Juni 1860 eine anderweitige Feststellung der **Wahlbezirke** für die Wahlen zum Abgeordnetenhause herbeigeführt und die Gesamtzahl der Abgeordneten neu bestimmt wird.

Berlin, den 26. November 1907

Aronsohn	Cassel
Blell	Dr Crüger (Hagen)
Broemel	Dietrich (Thorn)

Eickhoff
Ernst
Fischbeck
Funck
Dr Gerschel
Goldschmidt
Gyßling
Hoff
Keruth
Kindler
Kopsch
Kreitling
Kuhr
Dr Müller (Berlin)
Münsterberg
Oeser
Dr Pachnicke
Peltasohn
Rosenow
Schahnasjan
Schmidt (Hagen)
Schmidt (Halle)
Schmitz (Elberfeld)
Schulz (Berlin)
Traeger
Dr Wiemer
Wolff (Lissa)

Nr 17

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, baldtunlichst einen Gesetzentwurf zwecks Abänderung des Gesetzes vom 18. Juli 1900 — die **Besteuerung der Warenhäuser** betreffend — dahingehend vorzulegen, daß die Besteuerung nach dem Jahresumsatz und unter Berücksichtigung der Höhe des Anlage- und Betriebskapitals erfolgt in der Weise, daß der Steuersatz außer mit der Höhe des Umsatzes auch mit derjenigen des Anlage- und Betriebskapitals steigt.

Berlin, den 28. November 1907

Hammer

Unterstützt durch:

Arendt (Labiau)
v. Arnim-Züsedom
Bauer
v. Baumbach
Dr Beckmann
Beuchelt
v. Bieberstein
v. Blanckenburg
v. Bockelberg
Frhr v. Bodenhausen
v. Böhlendorff-Kölpin
Boehmer
v. Bonin (Neustettin)
Böning
Bosse
Boysen
v. Brandenstein
Graf v. Bredow
v. Brockhausen
v. Buch
Graf v. Carmer
v. Davier
v. Dewitz-Schönhagen
Dietrich (Templin)
v. Ditfurth
Frhr v. Dobeneck
Eberhard
v. Eichel
v. Eisenhart-Rothe
Dr Frhr v. Erffa
Felisch
Graf v. Finckenstein
Firzlaff
Fischer
Dr Gaigalat
v. Glasow
Gottschalk-Sauerwalde
v. Götz
Graf v. der Groeben
Graf Harrach
Heckenroth
v. Heimburg
v. Helldorff
v. Hennigs-Techlin
Henning (Kalau)
v. Heydebrand
v. Heyden
v. Heyking
Himburg-Rogätz
Himburg-Rosenhof
Hirt
Hoffmeyer
Hogrefe
Holtschke
Jacobskötter
Kache
Graf v. Kanitz
v. Kessel
v. Kleist-Drenow
v. Klitzing
v. Kölichen
Dr v. Korn-Rudelsdorf
v. Kotze
Krause (Dawillen)
Kreth
v. Krosigk
Dr Krüger (Marienburg)
Kuntze
v. Leipzig
v. Lieres und Wilkau
v. Löbenstein
v. Luck (Strehlen)
v. Lucke-Büttnershof
Malkewitz
Frhr v. Marenholtz
Martini-Dembowo
Mentz
v. Meßling
Metzenthin
Meyenschein
Meyer (Bielefeld)
v. Michaelis
v. Negelein
Nehbel
v. Neumann-Großenborau
v. Neumann-Hanseberg
v. Normann
v. Oldenburg
Olters
Pallaske
v. Pappenheim
v. Papprits
Frhr v. Plettenberg-Mehrum
v. Prittwitz und Gaffron
v. Puttkamer
v. Quast
Quehl
v. Queis
v. Rautter
Reck
Graf v. der Recke-Volmerstein
Reiner
Reinicke (Mansfeld)
v. Riepenhausen
Rudorf
v. Saldern-Plattenburg
v. Saucken
v. Schierstaedt
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Frhr v. Schoenaich
Schulze-Pelkum
Graf v. Schwerin
Sernau
Sielermann
Spilgies
Stackmann
Staegenwallner
v. Staudy
Frhr v. Steinaecker
Stöhr
Strosser (Breslau)
v. Treskow
v. Veltheim-Schönfließ
Dr v. Voß-Berkenbrügge
v. Waldow
Graf v. Wartensleben-Rogäsen
Graf v. Wartensleben-Schwirsen
v. Webern
v. Wenden
v. Wentzel
v. Wietersheim
Wilckens
Will
v. Willert
Winckler
Dr Wolff-Gorki
Zindler

Nr 18

Interpellation

a. Welche Anordnungen gedenkt die Königliche Staatsregierung zu treffen, um den überhandnehmenden **Rechtsverletzungen ausländischer Arbeiter** Einhalt zu tun?

b. Welche gesetzlichen Maßregeln beabsichtigt die Königliche Staatsregierung gegen den **Kontraktbruch in Arbeitsverhältnissen**?

Berlin, den 28. November 1907

v. Pappenheim

Unterstützt durch:

Arendt (Labiau)
v. Arnim-Züsedom
Bauer
v. Baumbach
Dr Beckmann
Beuchelt
v. Bieberstein
v. Blanckenburg

v. Bockelberg
Frhr v. Bodenhausen
v. Böhlendorff-Kölpin
Boehmer
v. Bonin (Neustettin)
Böning
Bosse
Boysen
v. Brandenstein
Graf v. Bredow
v. Brockhausen
v. Buch
Graf v. Carmer
v. Davier
v. Dewitz-Schönhagen
Dietrich (Templin)
v. Ditfurth
Frhr v. Dobeneck
Eberhard
v. Eichel
v. Eisenhart-Rothe
Dr Frhr v. Erffa
Felisch
Graf v. Finckenstein
Firzlaff
Fischer
Dr Gaigalat
v. Glasow
Gottschalk-Sauerwalde
v. Götz
Graf v. der Groeben
Hammer
Graf Harrach
Heckenroth
v. Heimburg
v. Helldorff
v. Hennigs-Techlin
Henning (Kalau)
v. Heydebrand
v. Heyden
v. Heyking
Himburg-Rogätz
Himburg-Rosenhof
Hirt
Hoffmeyer
Hogrefe
Holtschke
Jacobskötter
Kache
Graf v. Kanitz
v. Kessel
v. Kleist-Drenow
v. Klitzing
v. Kölichen
Dr v. Korn-Rudelsdorf
v. Kotze
Krause (Dawillen)
Kreth
v. Krosigk
Dr Krüger (Marienburg)
Kuntze
v. Leipzig
v. Lieres und Wilkau
v. Löbenstein
v. Luck (Strehlen)
v. Lucke (Büttnershof)
Malkewitz
Frhr v. Marenholtz
Martini-Dembowo
Mentz
v. Meßling
Metzenthin
Meyenschein
Meyer (Bielefeld)
v. Michaelis
v. Negelein
Nehbel
v. Neumann-Großenborau
v. Neumann-Hanseberg
v. Normann
v. Oldenburg
Olters
Pallaske
v. Pappritz
Frhr v. Plettenberg-Mehrum
v. Prittwitz und Gaffron
v. Puttkamer
v. Quast
Quehl
v. Queis
v. Rautter
Reck
Graf v. der Recke-Volmerstein
Reiner
Reinicke (Mansfeld)
v. Riepenhausen
Rudorf
v. Saldern-Plattenburg
v. Saucken
v. Schierstaedt
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Frhr v. Schoenaich
Schulze-Pelkum
Graf v. Schwerin
Sernau
Sielermann
Spilgies
Stackmann
Staegenwallner
v. Staudy
Frhr v. Steinaecker
Stöhr
Stroffer (Breslau)
v. Treskow
v. Veltheim-Schönfließ
Dr v. Voß-Berkenbrügge
v. Waldow
Graf v. Wartensleben-Rogäsen
Graf v. Wartensleben-Schwirsen
v. Webern
v. Wenden
v. Wentzel
v. Wietersheim
Wilckens
Will
v. Willert
Winckler
Dr Wolff-Gorki
Zindler

Nr 19

Interpellation

Welche Maßnahmen gedenkt die Königliche Staatsregierung zu ergreifen, um Schädigungen durch den **hohen Bankdiskont** tunlichst von den Erwerbskreisen des Mittelstandes fernzuhalten?

Berlin, den 28. November 1907

Kreth

Unterstützt durch:

Arendt (Labiau)
v. Arnim-Züsedom
Bauer
v. Baumbach
Dr Beckmann
Beuchelt
v. Bieberstein
v. Blanckenburg
v. Bockelberg
Frhr v. Bodenhausen
v. Böhlendorff-Kölpin
Boehmer
v. Bonin (Neustettin)
Böning
Bosse
Boysen
v. Brandenstein
Graf v. Bredow
v. Brockhausen
v. Buch
Graf v. Carmer
v. Davier
v. Dewitz-Schönhagen
Dietrich (Templin)
v. Ditfurth
Frhr v. Dobeneck
Eberhard
v. Eichel
v. Eisenhart-Rothe
Dr Frhr v. Erffa
Felisch
Graf v. Finckenstein
Firzlaff
Fischer
Dr Gaigalat
v. Glasow
Gottschalk-Sauerwalde
v. Götz
Graf v. d. Groeben
Hammer
Graf Harrach
Heckenroth
v. Heimburg
v. Helldorff
v. Hennigs-Techlin
Henning (Kalau)
v. Heydebrand
v. Heyden
v. Heyking
Himburg-Rogätz
Himburg-Rosenhof
Hirt
Hoffmeyer
Hogrefe
Holtschke
Jacobskötter
Kache
Graf v. Kanitz
v. Kessel
v. Kleist-Drenow
v. Klitzing
v. Kölichen
Dr v. Korn-Rudelsdorf
v. Kotze
Krause (Dawillen)
v. Krosigk
Dr Krüger (Marienburg)
Kuntze
v. Leipzig
v. Lieres und Wilkau
v. Löbenstein
v. Luck (Strehlen)
v. Lucke-Büttnershof
Malkewitz
Frhr v. Marenholtz
Martini-Dembowo
Mentz
v. Meßling
Metzenthin
Meyenschein
Meyer (Bielefeld)
v. Michaelis
v. Negelein
Nehbel
v. Neumann-Großenborau
v. Neumann-Hanseberg
v. Normann
v. Oldenburg
Olters
Pallaske
v. Pappenheim
v. Pappritz
Frhr v. Plettenberg-Mehrum
v. Prittwitz und Gaffron
v. Puttkamer
v. Quast
Quehl
v. Queis
v. Rautter
Reck
Graf v. der Recke-Volmerstein
Reiner
Reinicke (Mansfeld)
v. Riepenhausen

Rudorf
v. Saldern-Plattenburg
v. Saucken
v. Schierstaedt
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Frhr v. Schoenaich
Schulze-Pelkum
Graf v. Schwerin
Sernau
Sielermann
Spilgies
Stackmann
Staegenwallner
v. Staudy
Frhr v. Steinaecker
Stöhr
Strosser (Breslau)
v. Treskow
v. Veltheim-Schönfließ
Dr v. Voß-Berkenbrügge
v. Waldow
Graf v. Wartensleben-Rogäsen
Graf v. Wartensleben-Schwirsen
v. Webern
v. Wenden
v. Wentzel
v. Wietersheim
Wilckens
Will
v. Willert
Winckler
Dr Wolff-Gorki
Zindler

Nr 20

Interpellation

Beabsichtigt die Königliche Staatsregierung, durch schleunige gesetzgeberische und im Verwaltungswege zu treffende Maßregeln das Überhandnehmen des **Kontraktbruches ausländischer landwirtschaftlicher Arbeiter** zu verhindern?

Berlin, den 28. November 1907

Boecker (Neuhaldensleben)

Unterstützt durch:

Dr Arendt (Mansfeld)
Arndt-Gartschin
Baensch-Schmidtlein
Barthold
v. Bock
v. Bonin (Stormarn)
Braemer
Brütt
v. Christen
v. Conrad
v. Dewitz (Oldenburg)
v. Dirksen
D Dr Graf Douglas
Eckert
Eichstaedt
Engelbrecht
Feldmann-Frankenfeld
Frhr v. Gamp-Massaunen
Graß
Holtz
Hölzel
Dr Iderhoff
Johanssen
Ißmer
Kiehn
Klemm
Krause (Waldenburg)
Kriege (Bentheim)
Kröner
Löscher
Dr Lotz
Lückhoff
Lüders
Lüdicke
Menck
Mertin (Öls)
Graf Moltke
Neubarth
Pauli
Paulsen
Peters
Reinecke (Sagan)
Dr Rewoldt
Riesch
Rzesnitzek
Schaube
Scherre
Schmidt (Nakel)
Schmidt (Rawitsch)
Schön
Schwartz-Reichenau
Stengel
Stubbendorff
Student
Viereck
Volger
Vorster
Dr Wagner
Wendroth (Segeberg)
v. der Wense
Wentorp (Ratzeburg)
Witt (Marienwerder)
Dr v. Woyna
Frhr v. Zedlitz und Neukirch

Nr 21

Hierzu: Zu Nr 21
(Anlagen A bis D zur Begründung)

Berlin, den 27. November 1907
Eingegangen 28. November 1907

Auf Grund der beifolgenden Allerhöchsten Ermächtigung vom 21. November 1907 beehren wir uns, Eurer Exzellenz beifolgend den

Entwurf eines Polizeikostengesetzes

nebst Begründung und vier Anlagen mit dem Ersuchen ergebenst zu übersenden, den Gesetzentwurf dem Hause der Abgeordneten gefälligst zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung unterbreiten zu wollen.

Der Finanzminister
Frhr **v. Rheinbaben**

Der Minister des Innern
v. Moltke

An
den Herrn Präsidenten des Hauses der Abgeordneten

IIa 10303
F. M. I 21261

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden
König von Preußen usw,

erteilen Unserem Minister des Innern und Unserem Finanzminister hierdurch die Ermächtigung, den nebst Begründung beifolgenden Entwurf eines Polizeikostengesetzes den beiden Häusern des Landtags der Monarchie zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung vorzulegen.

Gegeben Schloß Highcliffe, den 21. November 1907

Wilhelm

Frhr v. Rheinbaben v. Moltke

Allerhöchste Ermächtigung

Entwurf

eines

Polizeikostengesetzes

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw,

verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1

In denjenigen Gemeinden, in welchen die örtliche Polizeiverwaltung ganz oder teilweise von einer Königlichen Behörde geführt wird, bestreitet der Staat alle durch diese Verwaltung unmittelbar entstehenden Kosten und erhebt unbeschadet der Bestimmung im § 7 Abs. 3 des Gesetzes, betreffend den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Übertretungen, vom 23. April 1883 (Gesetzsamml. S. 65) alle mit dieser Verwaltung verbundenen oder aus deren Anlaß zur Hebung gelangenden Einnahmen.

Die Gemeinden tragen vorbehaltlich der Bestimmung im § 8 Abs. 2 zu den Kosten zwei Fünftel bei und nehmen an den Einnahmen zu zwei Fünfteln teil.

§ 2

Als unmittelbare Kosten der örtlichen Polizeiverwaltung im Sinne des § 1 gelten nur solche Ausgaben, für welche im Voranschlage des Staatshaushalts ein Titel vorgesehen und als der Anteilsberechnung (Abs. 2 des § 1) unterliegend bezeichnet ist. Von dem hiernach sich ergebenden Ausgabesoll der Königlichen Polizeiverwaltung zu Berlin werden jedoch ebenso wie von den Einnahmen dieser Polizeiverwaltung vier vom Hundert als nicht auf der örtlichen Polizeiverwaltung beruhend abgesetzt.

Den der Anteilsberechnung unterliegenden Ausgaben treten hinzu

1. zur Bestreitung der Pensionen und Wartegelder für Beamte der Königlichen Ortspolizeiverwaltung sowie der Witwen- und Waisengelder für Hinterbliebene solcher Beamter ein Pauschbetrag von siebenzehn vom Hundert der Gesamtsumme der im Staatshaushaltsetat für diese Beamten ausgebrachten Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse,
2. als Jahresnutzungswert der der Königlichen Ortspolizeiverwaltung dienenden Gebäude und Inventarienstücke drei und ein halb vom Hundert ihres Wertes.

   Als Wert gilt

   a) für die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in Benutzung zu nehmenden Gebäude und Inventarienstücke der aus den Baurechnungen sich ergebende Anschaffungswert,

   b) für die bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in Benutzung befindlichen Gebäude und

Inventarienstücke der in der Anlage festgesetzte Wert. Bei Gemeinden, welche gemäß dem im übrigen in Geltung bleibenden § 4 des Gesetzes vom 20. April 1892 (Gesetzsamml. S. 87) für Zwecke der Königlichen Ortspolizeiverwaltung Gebäude und Inventarienstücke hergeben, wird der Jahresnutzungswert den Ausgaben nicht hinzugerechnet, sondern zu drei Fünfteln von dem Kostenanteil in Abzug gebracht.

§ 3

Die Kostenanteile der Gemeinden werden alljährlich durch den Regierungspräsidenten, für Berlin und seine Vororte durch den Oberpräsidenten auf Grund der für die einzelnen Polizeiverwaltungen ausgefertigten Kassenetats festgesetzt. Gegen diese Festsetzung findet binnen einer Ausschlußfrist von vier Wochen, jedoch ohne aufschiebende Wirkung, die Beschwerde an den Minister des Innern und den Finanzminister statt. Die hierauf ergehende Entscheidung ist endgültig.

§ 4

Erstreckt sich die Polizeiverwaltung einer Königlichen Behörde in gleichmäßiger Zuständigkeit auf eine Mehrheit von Gemeinden, so werden die den Gemeinden zur Last fallenden zwei Fünftel der Gesamtkosten dieser Verwaltung alljährlich durch den Regierungspräsidenten auf die einzelnen Gemeinden unterverteilt und zwar zur einen Hälfte nach der Zahl der Zivilbevölkerung, wie sie durch die letzte amtliche Volkszählung ermittelt ist, zur anderen Hälfte nach dem Staatssteuersoll, wie es in den einem Landkreise angehörigen Gemeinden der Kreisbesteuerung, in Stadtkreisen der Provinzialbesteuerung des laufenden Rechnungsjahres zugrunde liegt. Mit Genehmigung des Ministers des Innern können die Gemeinden einen anderen Verteilungsmaßstab unter sich vereinbaren.

Gegen die Unterverteilung steht jeder Gemeinde binnen einer Ausschlußfrist von vier Wochen, jedoch ohne aufschiebende Wirkung, die Beschwerde an den Minister des Innern zu. Die hierauf ergehende Entscheidung ist endgültig.

§ 5

Der von den Gemeinden gemäß §§ 1 und 2 beizutragende Kostenanteil ist in vierteljährlichen Teilbeträgen vorauszuzahlen.

Nach Prüfung und etwaiger Berichtigung der Jahresrechnung durch die Oberrechnungskammer wird der Kostenanteil berichtigt. Wegen der hierfür zuständigen Behörde und des zulässigen Rechtsmittels findet die Vorschrift in § 3 gleichmäßige Anwendung.

§ 6

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung

1. auf diejenigen Gemeinden der Provinz Hannover, in denen die Ortspolizeiverwaltung durch die Landräte geführt wird,
2. auf diejenigen Gemeinden der Provinz Posen, welche hinsichtlich der örtlichen Polizeiverwaltung den Distriktskommissaren unterstehen,
3. auf diejenigen Gemeinden in der Umgebung von Potsdam, in denen einzelne Zweige der Ortspolizeiverwaltung Staatsbeamten übertragen sind.

§ 7

Die bestehenden Verträge über die Hergabe von Grundstücken und Gebäuden zur Benutzung für die Königliche Ortspolizeiverwaltung werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

Dagegen wird der zwischen der vormaligen Kurhessischen Staatsregierung und der Stadt Cassel abgeschlossene Vertrag vom $\frac{\text{28. Oktober}}{\text{28. November}}$ 1830 wegen des von dieser Stadtgemeinde zu entrichtenden Beitrags zu den Kosten der staatlichen Polizeiverwaltung gegen Gewährung einer einmaligen Abfindung von 2 724 186,25 *M* aus der Staatskasse hierdurch aufgehoben.

§ 8

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. April 1908 in Kraft.

Die Durchführung der Bestimmung im § 1 Abs. 2 erfolgt stufenweise derart, daß von den Mehrleistungen, welche danach auf die einzelnen Gemeinden über den im Rechnungsjahre 1907 entrichteten Polizeikostenbeitrag hinaus entfallen würden, im Rechnungsjahre 1908 die Beträge über drei vom Hundert, in den beiden folgenden Rechnungsjahren die Beträge über je weitere drei vom Hundert des der Gemeindebesteuerung des jedesmaligen Vorjahres zugrunde gelegten Einkommensteuersolls nicht zur Hebung gelangen. In den Fällen des § 4 tritt eine dieser Vorschrift entsprechende Kürzung nur bei den gegenwärtig schon bestehenden Königlichen Polizeiverwaltungen und zwar an den nach der Unterverteilung auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Kostenanteilen ein.

§ 9

Der Minister des Innern ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben

Beglaubigt

Der Finanzminister — Der Minister des Innern

Frhr **v. Rheinbaben** — **v. Moltke**

Zusammenstellung der Werte

der

von den Königlichen Polizeiverwaltungen benutzten, dem Staate und den Gemeinden gehörigen Gebäude und Inventarienstücke

1	2	3	4	5	6	7	8
		Die Polizeidienstgebäude und dazu gehörigen Grundstücke befinden sich					
		im Eigentum des Staates			im Eigentum der Stadtgemeinde		
Lfde Nr	Polizeiverwaltung	und haben gegenwärtig					
	in	einen Gebäudewert von Mark	einen Inventarienwert von Mark	einen Gesamtwert von Mark	einen Gebäudewert von Mark	einen Inventarienwert von Mark	einen Gesamtwert von Mark
1	Berlin	1 157 569	406 009	1 563 578	4 049 335	377 400	4 426 735
2	Charlottenburg	209 895	40 262	250 157	—	12 232	12 232
3	Rixdorf	425 877	52 518	478 395	—	—	—
4	Schöneberg	—	60 000	60 000	—	—	—
5	Königsberg	379 300	64 427	443 727	—	—	—
6	Danzig	762 094	58 521	820 615	—	1 353	1 353
7	Potsdam	88 250	6 351	94 601	14 000	873	14 873
8	Stettin	832 899	73 085	905 984	—	3 090	3 090
9	Posen	272 300	14 000	286 300	—	15 000	15 000
10	Breslau	643 760	19 500	663 260	111 080	24 600	135 680
11	Magdeburg	154 566	64 900	219 466	101 494	3 000	104 494
12	Kiel	—	48 000	48 000	—	—	—
13	Hannover	1 119 819	93 197	1 213 016	—	—	—
14	Cassel	652 800	75 135	727 935	—	—	—
15	Hanau	31 500	4 700	36 200	—	—	—
16	Fulda	—	2 120	2 120	—	—	—
17	Frankfurt a. M.	—	10 000	10 000	891 218	79 250	970 468
18	Wiesbaden	510 283	52 084	562 367	—	—	—
19	Koblenz	450	6 847	7 297	83 553	720	84 273
20	Cöln	1 251 699	122 400	1 374 099	32 000	1 700	33 700
21	Aachen	—	9 660	9 660	145 000	10 992	155 992
22	Saarbrücken	—	13 000	13 000	—	—	—
	Summe	8 493 061	1 296 716	9 789 777	5 427 680	530 210	5 957 890

Begründung

Als im Jahre 1892 nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen Regierung und Landtag eine Verständigung über eine anderweitige Gestaltung des Verhältnisses der Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung zum Staate hinsichtlich der aus dieser Verwaltung erwachsenden Kosten zustande kam, war man darüber einig, daß neben der Beseitigung der bis dahin bestandenen großen Ungleichheiten in der Belastung dieser Gemeinden mit Polizeikosten vor allem auch ihre stärkere Heranziehung zu den vom Staate für die örtliche Polizeiverwaltung zu leistenden Ausgaben das Ziel der Neuregelung sein müsse. Zu dieser Forderung hatte die Erkenntnis geführt, daß gegenüber der allgemeinen gesetzlichen Verpflichtung der Gemeinden, die Ortspolizei zu verwalten und die Kosten dieser Verwaltung zu tragen, die Leistungen der mit Königlicher Polizeiverwaltung bedachten Gemeinden nach dem durch das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 geschaffenen Verteilungssystem, namentlich auch nach der durch die Rechtsprechung des Obertribunals maßgebend gewordenen Auslegung unverhältnismäßig gering waren und daß hieraus eine Ungleichmäßigkeit in der Belastung der Gemeinden mit staatlicher Polizeiverwaltung einerseits und der Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung andererseits sich herausgebildet hatte, die im Interesse der Gerechtigkeit unmöglich aufrecht erhalten werden durfte. Allerdings konnte man sich der Erwägung nicht verschließen, daß, wenn der Staat es als notwendig oder zweckmäßig erkannt habe, in einzelnen Ortsbezirken abweichend von der Regel die örtliche Polizeiverwaltung nicht durch die Gemeinden, sondern durch besondere staatliche Behörden ausüben zu lassen, dies in Berücksichtigung besonderer, über die Interessen der örtlichen Gemeinschaft hinausgehender Verhältnisse geschehe, und daß deshalb, soweit es sich um die Wahrnehmung solcher allgemeinen Interessen handle, die daraus erwachsenden Kosten auch auf die Staatskasse zu übernehmen seien. Andererseits war aber eine Veranlassung dazu nicht anzuerkennen, die Gemeinden mit staatlicher Polizeiverwaltung auch hinsichtlich desjenigen Teils der Kosten der Ortspolizeiverwaltung freizustellen, welchen sie zu tragen hätten, wenn sie diese Verwaltung selbst führten. Da man sich jedoch der Unmöglichkeit gegenüber sah, in jedem Falle eine ziffernmäßige, auch nur annähernd zutreffende Trennung der dem Staate und der der Gemeinde obliegenden Kostenlast vorzunehmen, so ergab sich die Notwendigkeit, einen der Billigkeit entsprechenden und für alle Verhältnisse allgemein gültigen Maßstab ausfindig zu machen, bei dessen Anwendung eine Belastung der Gemeinden mit Kosten, die zu tragen sie gesetzlich nicht verpflichtet sind, ausgeschlossen sein würde. Eine Grundlage hierfür glaubte man durch einen Vergleich mit denjenigen Aufwendungen gewinnen zu können, welche nach den amtlich angestellten eingehenden Erhebungen in Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung tatsächlich als notwendig sich herausgestellt hatten. Indem man den auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Anteil an diesen Kosten in den einzelnen Gemeinden berechnete und folgerte, daß ähnlich gestaltete Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung, falls diese nicht bestände, annähernd eine gleiche Polizeikostenlast auf den Kopf der Bevölkerung zu tragen gehabt haben würden, legte man im Gesetze diesen Gemeinden in verschiedenen nach der Einwohnerzahl abgestuften Gruppen entsprechende Kopfbeiträge auf. Daß bei

Bildung dieser Gruppen mehrfach anderen Gesichtspunkten rechnungtragende Verschiebungen zugunsten einzelner Gemeinden stattgefunden haben, soll hier nur andeutungsweise erwähnt werden. Eine besondere Regelung wurde im Gesetze für solche Fälle getroffen, in welchen Gemeinden mit staatlicher Polizeiverwaltung einzelne Zweige der Polizei zu eigener Verwaltung überlassen werden. Solchen Gemeinden wurde im § 6 des Gesetzes eine der Minderausgabe des Staats entsprechende Ermäßigung ihres Kopfbeitragssatzes zugesichert und der daraus sich ergebende Anspruch in letzter Instanz unter den Schutz des obersten Verwaltungsgerichtshofes gestellt.

Man hoffte auf diesem Wege nicht nur eine gleichmäßige Belastung der Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung untereinander und gegenüber den Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung zu erzielen, sondern auch eine angemessene Beteiligung der mit staatlicher Polizeiverwaltung bedachten Gemeinden an den vom Staate für diese Verwaltung aufzuwendenden Kosten herbeizuführen. Was dieses Verhältnis zum Staate anlangt, so hatte man aus den statistischen Erhebungen über die Leistungen der Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung ermittelt, daß diese Aufwendungen zu den dem Staate in den Gemeinden mit staatlicher Polizeiverwaltung erwachsenen Kosten im Verhältnis von 1 : 3 standen und gelangte so zu der Regel, den Staat an diesen Kosten mit zwei Dritteln, die Gemeinden mit einem Drittel zu beteiligen. Da die Gesamtaufwendungen des Staats für die von ihm geführten Polizeiverwaltungen damals auf etwa 19 bis 20 Millionen Mark berechnet waren, so stimmte die im Etat für 1893/94 gemäß dem Gesetze vom 20. April 1892 zum ersten Male erscheinende Einnahme bei Kapitel 31 in Höhe von 6 450 000 ℳ annähernd mit dem als der Billigkeit entsprechend angenommenen Verhältnis überein.

Nach den während der nunmehr vierzehnjährigen Geltungsdauer des gedachten Gesetzes gemachten Erfahrungen sind die von der Neuregelung erwarteten Wirkungen indessen zum Teil überhaupt nicht eingetreten, zum Teil haben sie sich nicht erhalten. Die in den Anlagen A und B zusammengestellten Ermittelungsergebnisse über die gegenwärtigen Aufwendungen des Staats in den Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung, über die Belastung dieser Gemeinden mit Polizeiverwaltungskosten auf Grund der Bestimmungen des geltenden Gesetzes, sowie auch über die Polizeiverwaltungskosten derjenigen Gemeinden, welche ihrer Einwohnerzahl nach zu einem Vergleich herangezogen werden können, liefern den Beweis, daß weder dem Staate der in Aussicht gestellte anteilige Ersatz seiner Aufwendungen zuteil geworden ist, noch auch daß der erhoffte Ausgleich in der Belastung der Gemeinden mit staatlicher und mit eigener Polizeiverwaltung hat herbeigeführt werden können. Was zunächst das Verhältnis des aus den Polizeikostenbeiträgen der Gemeinden erzielten Aufkommens zu den Aufwendungen des Staats anlangt, so hat sich dieses fortdauernd ungünstiger für den Staat gestaltet. Obwohl sich die Bevölkerung der Orte mit Königlicher Polizeiverwaltung in der fraglichen Zeit von rund 3 657 000 Einwohnern (nach Abzug der Bevölkerungszahl der inzwischen eingegangenen staatlichen Polizeiverwaltungsbezirke Marburg, Celle und Göttingen von 3 604 000 Einwohnern) auf rund 5 765 000 (nach Abzug der Bevölkerung der inzwischen neu eingerichteten staatlichen Polizeiverwaltungsbezirke Kiel, Schöneberg, Rixdorf und Saarbrücken auf rund 5 250 000 Einwohner) vermehrt hat, sind die Einnahmen an Polizeikostenbeiträgen von 6 450 000 ℳ nur auf rund 8 600 000 (nach Abzug der von Kiel, Schöneberg, Rixdorf und Saarbrücken geleisteten Beiträge) gestiegen, während die Gesamtaufwendungen des Staats für die Königlichen Polizeiverwaltungen sich

gleichzeitig auf mehr als das Doppelte gesteigert haben. Der Kostenanteil der Gemeinden bis zu 75 000 Einwohner beziffert sich auf nur ein Viertel, er bleibt bei den übrigen Gemeinden hinter dem als Regel hingestellten Drittel erheblich zurück.

Wäre diese Regel innegehalten, so müßten an Polizeikostenbeiträgen der Gemeinden annähernd $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark mehr aufkommen, als tatsächlich geleistet werden.

Dieses unbefriedigende Ergebnis ist allerdings zum Teil darauf zurückzuführen, daß das Gesetz in seiner nach vielen Verhandlungen festgestellten Fassung nicht überall das zweifelsfrei zum Ausdruck gebracht hat, was von den gesetzgebenden Faktoren gewollt war. Von diesen durch die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts aufgedeckten Mängeln sind vor allem die der Bestimmung im § 6 des Gesetzes anhaftenden zu erwähnen. Diese Bestimmung ist nach ihrem Wortlaut und unter Heranziehung verschiedener den parlamentarischen Verhandlungen entnommener Momente von dem obersten Verwaltungsgerichtshofe (Urteil vom 21. November 1893 s. Entsch. Band 25 S. 26 flg.) dahin ausgelegt worden, daß die Gemeinden, die aus der eigenen Verwaltung einzelner Polizeizweige für den Staat sich ergebende Minderausgabe in voller Höhe von ihrem Beitragssatze abzuziehen befugt sein sollen, während es zweifellos in der Absicht gelegen war und gelegen sein mußte, daß dieser Abzug nur um denjenigen Teil erfolgen sollte, welcher dem Verhältnisse der vom Staate ersparten zu den Gesamtausgaben entsprach. (Vergl. die Begründung zu § 6 des Entwurfs vom Jahre 1889.) Es leuchtet ein, daß diese Auslegung die Leistungen der Gemeinden zuungunsten des Staats herabmindern und mit der Zeit dazu führen muß, daß Gemeinden, welche wichtige Zweige der Polizei in eigener Verwaltung haben, schließlich von Beiträgen zu den staatlichen Polizeiverwaltungskosten gänzlich befreit bleiben. Denn jemehr solche Gemeinden in der Entwicklung vorwärts schreiten, um so stärker müssen auch die Kosten der ihrer Verwaltung überlassenen Polizeizweige wachsen, bis sie schließlich eine solche Höhe erreichen, welche dem nach den Normalbeitragssätzen an den Staat zu entrichtenden Kostenbeitrag gleichkommt, oder ihn gar übersteigt. Damit wird aber nach der Konstruktion des Gesetzes der Anspruch des Staats auf Beitragsleistung hinfällig, obgleich auch seine Aufwendungen für die Polizeiverwaltung in stetigem Steigen begriffen sein werden.

Hierzu tritt noch ein zweiter Punkt, aus dem ebenfalls dem Staate eine weniger günstige Position erwächst, als von dem Gesetzgeber beabsichtigt sein konnte. Nach der Auslegung des Oberverwaltungsgerichtes in dem obenerwähnten, sowie in einem weiteren Erkenntnisse vom 5. April 1895 können nämlich die Gemeinden beanspruchen, daß die Festsetzung der Ermäßigungen der Beitragssätze gemäß § 6 des Gesetzes alljährlich durch die Oberpräsidenten erfolgt. Da es sich hierbei um die Ermittelung und den Abzug der Minderausgabe des Staats handelt, so sind die Gemeinden in der Lage, zu ihren Gunsten die durch das alljährliche Anwachsen der Bevölkerung bedingten Mehrausgaben für die Polizei mit in die Berechnung hineinzuziehen, während dem Staate die durch die erhöhten Bevölkerungsziffern eintretende Erhöhung der Beiträge der Gemeinden nur alle fünf Jahre, nämlich nach der jedesmaligen amtlichen Volkszählung zugute kommt. (§ 3 des Gesetzes.)

Nicht unerwähnt soll auch bleiben, daß nach dem Urteile des obersten Verwaltungsgerichtshofes vom 16. Dezember 1896 (Entsch. Band 31 S. 94) es unzulässig ist, in Fällen, in denen die Verwaltung der Baupolizei einer Gemeinde überlassen ist, die aus Anlaß dieser Verwaltung erhobenen Einnahmen an Baupolizeigebühren bei Berechnung der Minderausgabe des Staats gemäß

§ 6 des Gesetzes mit anzurechnen. Die Einnahmen aus dieser Quelle sind aber so erheblich, daß sie vielfach die Kosten der Verwaltung der Baupolizei decken. Aus diesem Verhältnis ergibt sich, daß dem Staate gegenüber als eine den Beitragskopfsatz der Gemeinde beeinflussende Minderausgabe eine Ausgabe der Gemeinde in Rechnung gestellt wird, für welche ihr voller Ersatz aus Gebühren erwächst.

Endlich wird nicht außer acht bleiben dürfen, daß in dem Gesetze von 1892 zwischen Städten mit einer Einwohnerzahl von mehr als 75 000 einerseits und der Stadt Berlin andererseits keine Zwischenstufen vorgesehen sind, obgleich anerkanntermaßen, wie sich auch aus der Beilage B wieder ergibt, die Kosten der Polizeiverwaltung mit dem Anwachsen der Bevölkerung in steigender Progression sich erhöhen.

Nun möchte der Gedanke vielleicht nahe liegen, die vorstehenden Mängel des Gesetzes vorläufig durch eine Novelle zu beheben, in welcher einzelne Bestimmungen entsprechend zu ändern und die Beitragsgruppen weiter auszugestalten wären. Allein die hierdurch herbeizuführende Besserung würde nur eine scheinbare und jedenfalls nicht andauernde sein, weil eine lediglich auf die Einwohnerzahl gegründete Bemessung der Beitragspflicht naturgemäß stetiger Veränderung unterworfen bleibt und ein richtiges Verhältnis zu den tatsächlich erforderlichen Aufwendungen nicht herzustellen vermag. Versuchsweise angestellte Berechnungen haben dies bestätigt. Jedenfalls würde aber, mag die der Einwohnerzahl angepaßte Regelung gestaltet werden, wie sie wolle, eine periodische Revision der Gruppenbildung und der Beitragsskala unerläßlich sein, wie solches auch bei den dem Gesetze von 1892 voraufgegangenen Verhandlungen bezüglich der daselbst zur Annahme gelangten Gestaltung als notwendig vorausgesetzt wurde.

Bei weitem ungünstiger noch als die Lage des Staates hat sich das Verhältnis gestaltet, nach welchem die Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung im Vergleich zu solchen mit staatlicher Polizeiverwaltung polizeiliche Kosten zu tragen haben. In der Beilage C ist berechnet worden, wieviel die gegenwärtig mit Königlicher Polizeiverwaltung ausgestatteten Gemeinden an Polizeikosten auf den Kopf der Bevölkerung zu zahlen haben würden, wenn man die bezüglichen Verhältnisse der Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung und annähernd gleicher Einwohnerzahl auf sie übertrüge. Die Berechnung zeigt das überraschende und zugleich auf die Dauer unerträgliche Bild, daß Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung in den meisten Fällen mindestens das Doppelte, vielfach sogar das Dreifache von dem leisten müssen, was Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung zugemutet wird.

Diese Erfahrungen machen es zur zwingenden Notwendigkeit, das durch das Gesetz von 1892 geschaffene Beitragssystem überhaupt aufzugeben und durch ein anderes zu ersetzen. Man wird hierbei davon auszugehen haben, daß eine jede Gemeinde ihre örtliche Polizeiverwaltung so zu gestalten hat, wie dies die in ihr bestehenden örtlichen Verhältnisse bedingen. Dazu treten dann in den hier in Frage stehenden Fällen die über die rein örtlichen Interessen hinausgehenden, die Gestaltung der Polizeiverwaltung beeinflussenden Verhältnisse, die den Staat veranlassen, die Verwaltung der Polizei entweder ganz oder teilweise in seine Hand zu nehmen. Eine sichere Abwägung aller hierbei in Betracht kommenden Momente, insbesondere auch deren Rückwirkung auf die Kosten der Polizeiverwaltung, ist im einzelnen bei der unvermeidlichen Wechselwirkung dieser verschiedenen Verhältnisse auf einander gänzlich unmöglich. Ließen die Dinge eine strenge Scheidung zu, so wäre es zweifellos am einfachsten, für diejenigen Gebiete, bei welchen all-

gemeine staatliche Interessen in Frage kommen, besondere staatliche Behörden einzusetzen, wie dies beispielsweise hinsichtlich der Hafen- und Schiffahrtspolizei geschehen ist. Dies ist jedoch bei der allgemeinen Polizeiverwaltung ausgeschlossen. Es kann sich daher bei der Bemessung desjenigen Teiles der daraus entstehenden Kosten, welcher dem Staate und desjenigen Teiles, welcher den Gemeinden aufzuerlegen sein wird, nur um eine der Billigkeit rechnungtragende Schätzung der beiderseitigen Interessen handeln. Grundsätzlich wird aber eine solche Verteilung sich in fester Beziehung zu den tatsächlich notwendigen Aufwendungen zu halten haben und so zu gestalten sein, daß die Beitragspflicht den Veränderungen der durch die Verhältnisse bedingten polizeilichen Einrichtungen stetig folgt. Als ein solches System kann nur das der Verteilung nach gesetzlich festzulegenden Bruchteilen der tatsächlich erforderlichen Aufwendungen angesehen werden, wie dies in dem vorliegenden Gesetzentwurfe vorgeschlagen wird. Allerdings ist dieser Vorschlag nicht neu. Ein dahinzielender Gesetzentwurf wurde von der Königlichen Staatsregierung bereits im Jahre 1888 dem Landtage vorgelegt, ist aber wegen vorzeitigen Schlusses der Tagung unerledigt geblieben. Es waren im wesentlichen zwei Bedenken, welche bei der ersten Lesung des Entwurfs im Hause der Abgeordneten dagegen geltend gemacht wurden:

Zunächst fand man es mißlich, daß die Entscheidung über die Höhe der Beitragssummen indirekt wenigstens dem bei der Festsetzung der etatsmäßigen Ausgabesummen beteiligten Landtage der Monarchie obliege und sprach die Befürchtung aus, es könnten die den beteiligten Gemeinden nahestehenden Volksvertreter bei der Beratung und Beschlußfassung über den Entwurf zum Staatshaushalte sich mehr von Rücksichten auf die finanziellen Interessen dieser Gemeinden leiten lassen, als den allgemeinen staatlichen Interessen förderlich sei. Es braucht kaum hervorgehoben zu werden, daß diese Befürchtung ohne Anhalt ist und ebensowenig eingehenderer Widerlegung bedarf, wie die gleichfalls zum Ausdrucke gelangte Einwendung, es werde für die beteiligten Gemeinden mit Schwierigkeiten verbunden sein, ihren Gemeindehaushalt in Beziehung auf die dem Staate schuldigen Kostenbeiträge rechtzeitig fertig zu stellen, da ihnen die wirklich zu zahlende Beitragssumme erst später bekannt werde. Zweifellos würde auch, wie die Verhandlungen erkennen lassen, die Vorlage lediglich an diesen Einwendungen nicht gescheitert sein. Weit gewichtiger erschien damals das Bedenken, welches gegen die vorgeschlagene Höhe des den Gemeinden aufzuerlegenden Bruchteils (die Hälfte) erhoben wurde, in der Befürchtung, daß daraus eine zu starke Belastung der Gemeinden erwachsen könnte. Dieser Einwurf hat indessen mit dem Begriff des Quotisierungssystems als solchem nichts zu tun, vielmehr müssen dessen Vorzüge so hoch angeschlagen werden, daß man unbedenklich die Rückkehr zu ihm empfehlen kann, sobald es nur gelingt, durch eine anderweitige Bemessung der Beitragsquote dem aus ihrer Höhe hergeleiteten Bedenken zu begegnen.

Die Königliche Staatsregierung ist der Ansicht, daß der in dem vorliegenden Gesetzentwurfe enthaltene Vorschlag diesem Erfordernis gerecht wird, zumal wenn die hinsichtlich der Durchführung der Neuregelung in den ersten Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Erleichterung der Gemeinden im § 8 vorgesehenen Übergangsbestimmungen Annahme finden. Es wird dieserhalb auf die besondere Begründung zu diesem Paragraphen verwiesen.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs sei noch folgendes bemerkt:

§ 1

enthält die Grundbestimmung der neuen Regelung. Danach soll der Staat alle aus der staatlichen Polizeiverwaltung

in einzelnen Gemeinden erwachsenden Ausgaben bestreiten und die auf dieser Verwaltung beruhenden Einnahmen erheben, während die beteiligten Gemeinden zu zwei Fünfteln sowohl bei diesen Ausgaben wie bei den Einnahmen beteiligt werden.

Wenn abweichend von dem Gesetze von 1892 nicht mehr von Städten, sondern von Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung gesprochen wird, so hat dies seinen Grund darin, daß bei der Entwickelung, welche in neuerer Zeit die Landgemeinden und in einzelnen Landesteilen auch Gutsbezirke genommen haben, die Einrichtung Königlicher Polizeiverwaltungen in Zukunft nicht mehr auf Stadtgemeinden beschränkt werden kann. Es entspricht die Bezeichnung auch der Fassung im § 2 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, welcher die gesetzliche Grundlage für die Einsetzung staatlicher Behörden zur Handhabung der Ortspolizeiverwaltung in einzelnen Gemeinden bildet.

Was die Kennzeichnung der unter die Bestimmung fallenden Ausgaben anlangt, so wird sie abgesehen von den besonderen Vorschriften im § 2 im allgemeinen als ausreichend zu erachten sein, nachdem durch die an das Gesetz vom 20. April 1892 geknüpfte Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts der Begriff der unmittelbaren Polizeikosten in zweifelsfreier Weise festgelegt worden ist. Es darf in dieser Hinsicht auf die in den Veröffentlichungen der Erkenntnisse dieses Gerichtshofes Band 27 S. 62, Band 28 S. 87/90 und Band 29 S. 89 abgedruckten Urteile verwiesen werden.

Die hinsichtlich der Einnahmen gewählte Fassung hat ihren Grund in der bereits erwähnten Judikatur desselben Gerichtshofes bezüglich des Charakters der Baupolizeigebühren.

Die Beitragsquote in Höhe von zwei Fünfteln der Ausgaben hat nach reiflicher Prüfung um deswillen in Vorschlag gebracht werden müssen, weil bei jeder geringeren Bemessung ein starkes Mißverhältnis zwischen der Belastung der Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung und den Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung wieder hervorgetreten wäre, was unter allen Umständen zu vermeiden sein wird. Auch kann der daraus sich ergebende und nach Anlage D auf 4 807 323 ℳ berechnete Mehrbetrag für die Staatskasse keinesfalls als ein hoher und durch die Verhältnisse nicht berechtigter angesehen werden, zumal er im wesentlichen dazu bestimmt sein soll, die zunächst für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk geplante Einrichtung von Königlichen Polizeidirektionen zu ermöglichen. Eine Vergleichung der nach der Neuregelung auf den Kopf der Bevölkerung in den Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung entfallenden Polizeikostenbeiträge (Anlage D Spalte 11) mit den auf den Kopf der Bevölkerung berechneten Polizeikosten in ähnlichen Gemeinden mit eigener Polizeiverwaltung (Anlage C Spalte 11) läßt erkennen, daß die Belastung der auch am stärksten durch die Neuregelung betroffenen Gemeinden immerhin noch eine mäßige ist.

§ 2

bestimmt des näheren, welche Ausgaben der im § 1 vorgesehenen Kostenverteilung unterliegen sollen und beschränkt sie ausdrücklich auf diejenigen Ausgaben, für welche im Voranschlage zum Staatshaushalt ein Titel vorgesehen und als der Anteilsberechnung unterliegend bezeichnet ist. Selbstverständlich wird sich aus dieser Bestimmung die Notwendigkeit einer Verschiebung einzelner Titel, insbesondere von Titeln des Kapitel 95 und des Kapitel 98 des Etats der Verwaltung des Innern, sowie auch einzelner Titel des Bauverwaltungsetats ergeben.

Der Umstand, daß die mit der Ortspolizeiverwaltung in Berlin beauftragte Königliche Behörde, das Polizei-

präsidium, gleichzeitig die Funktionen der fehlenden Regierungsbehörde zum größten Teil auszuüben berufen ist, macht es erforderlich, hinsichtlich der bei dieser Behörde entstehenden Aufwendungen eine besondere Regelung eintreten zu lassen, damit die nur für die Kosten der Ortspolizeiverwaltung mit heranzuziehende Stadtgemeinde nicht mit Kosten belastet wird, für welche sie nicht aufzukommen hat. Eine getrennte Etatisierung der bei dieser Behörde für die Zwecke der Ortspolizei und für die der Landespolizei erwachsenden Ausgaben ist nicht möglich, weil die Obliegenheiten beider Verwaltungszweige vielfach von denselben Beamten wahrgenommen werden. Auch bei den sächlichen Kosten ist es nicht durchführbar, die Aufwendungen für die eine und für die andere Verwaltung streng auseinander zu halten. Auf Grund gewissenhafter, alle in Betracht kommenden Etatspositionen umfassender Prüfung ist daher der Anteil der nicht der Ortspolizei zufallenden Kosten von dem Gesamtnettoaufwand für die Jahre 1903 und 1906 schätzungsweise berechnet und gleichmäßig auf vier vom Hundert festgestellt worden. Diese Feststellung liegt auch der Berechnung des Gesamtaufwandes an Polizeikosten in der Nachweisung Beilage A zugrunde.

Eine prozentuale Berechnung hat sich auch hinsichtlich der Ausgaben für Pensionen und Reliktenversorgung der Beamten der Königlichen Polizeiverwaltungen als notwendig erwiesen. Es ist dafür ein Betrag von 17 vom Hundert der im Etat für Beamte der Königlichen Ortspolizeiverwaltung ausgebrachten Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse den Ausgaben zugerechnet. Den Bedarf an Pensionen und Reliktengeldern bei den einzelnen Polizeiverwaltungen im Etat gesondert auszubringen, würde den größten Schwierigkeiten begegnen. Die Gesamtausgabe des Staats für diese Bezüge wird bei Kapitel 62 Titel 3 und 5 a des Etats des Finanzministeriums verrechnet. Bei den einzelnen Zahlstellen werden somit die fraglichen Bezüge auf diese Titel angewiesen, ohne daß eine Trennung der Ausgaben nach den verschiedenen Verwaltungen stattfindet. Die Ausgaben an Pensionen und Reliktenbezügen bei den einzelnen Polizeiverwaltungen für jedes Jahr herauszurechnen, würde um so schwieriger sein, als die Empfänger der Bezüge häufig den Ort der Verwaltungen verlassen haben, ihre Bezüge also nicht mehr an den Zahlstellen dieser Orte, sondern bei anderen Kassen zur Verausgabung kommen. Es würde deshalb einen unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit und Arbeitskraft erfordern, sollte eine derartige Ausrechnung alle Jahre erfolgen. Es empfiehlt sich daher, anstatt dessen einen Pauschbetrag für diese Zwecke den Ausgaben zuzuschlagen, der erfahrungsgemäß dem durchschnittlichen Aufwande entspricht. Eine Berechnung des Gesamtaufwandes an Gehältern und Wohnungsgeldzuschüssen hat sowohl nach dem Etat für 1905, wie nach dem für 1907 stattgefunden. Die Endsummen sind beide Male ins Verhältnis zu dem jeweiligen Gesamtaufwande an Pensionen und Reliktengeldern gesetzt worden und es ergab sich übereinstimmend, daß letzterer annähernd 17 vom Hundert der Gesamtsumme der Gehälter usw ausmacht. Danach dürfte ein Pauschbetrag im vollen Betrage von 17 vom Hundert auch im Hinblick auf den durch die Änderung der Pensions- und Reliktengesetzgebung bedingten Mehraufwand wohl am Platze sein.

Zu den Kosten der staatlichen Polizeiverwaltungen, welche mit in die Anteilsberechnung nach § 1 einzubeziehen sind, gehören zweifellos auch die Aufwendungen für die Beschaffung und Vorhaltung der Diensträume und der Inventarienstücke. Soweit die Beschaffung im Wege der Anmietung erfolgt, finden sich die Ausgabetitel dafür in dem Etat. Das Gleiche trifft hinsichtlich der Unter-

haltungskosten zu. Anders verhält es sich jedoch mit den im Eigentum des Staats befindlichen Gebäuden und Inventarienstücken. Für diese müßte behufs Zuschreibung zu den Ausgaben der Jahresnutzungswert besonders ermittelt werden. Es empfiehlt sich, an Stelle dieser Ermittelung einen bestimmten Satz vom Hundert des Anschaffungswertes bei neu in Benutzung zu nehmenden, des festzustellenden Neubauwerts und Anschaffungswerts bei bereits in Benutzung befindlichen Gebäuden und Inventarienstücken den Ausgaben hinzuzurechnen, wie dies in Absatz 2 unter Nr 2 geschehen ist. Der daselbst in Vorschlag gebrachte Betrag von $3\frac{1}{2}$ vom Hundert dürfte eine angemessene Verzinsung darstellen. Diese Regelung bedingt auch eine entsprechende Anrechnung des in gleicher Weise festzustellenden Jahresnutzungswertes der von den Gemeinden gemäß der ihnen obliegenden und aufrechtzuerhaltenden gesetzlichen Verpflichtung für die Zwecke der staatlichen Ortspolizeiverwaltung zur Benutzung hergegebenen Gebäude und Inventarienstücke. Nach dem Grundsatze in Absatz 2 des § 1 wird bei den von den Gemeinden beschafften Gebäuden und Inventarienstücken ein Betrag in Höhe von drei Fünfteln des mit $3\frac{1}{2}$ vom Hundert des Neubau- und Anschaffungswertes zu berechnenden Jahresnutzungswertes von der Beitragssumme der betreffenden Gemeinden abzusetzen sein.

Den auf bauamtlichen Feststellungen beruhenden Wertsangaben in der Anlage zum Gesetze ist hinsichtlich der bereits in Benutzung befindlichen Gebäude und Inventarienstücke der Neubauwert und der Anschaffungswert unter Ansetzung der Materialienpreise und Arbeitslöhne der Gegenwart zugrunde gelegt worden, weil die Ermittelung des tatsächlichen Anschaffungswertes in zahlreichen Fällen auf unüberwindliche Schwierigkeiten gestoßen und außerdem eine gleichmäßige Behandlung der den Stadtgemeinden gehörigen, aus älterer Zeit herrührenden Objekte und der fast durchweg in neuerer Zeit beschafften staatlichen Gebäude und Inventarienstücke nicht zu ermöglichen gewesen wäre.

§ 3

Im Hinblick auf die Bestimmung im Absatz 1 des § 2, wonach die der Anteilsberechnung unterliegenden Ausgabetitel im Staatshaushaltsvoranschlage unter Mitwirkung der Landesvertretung festgestellt und darauf, daß die auf Grund des Etats von der Zentralinstanz festzustellenden Kassenetats der einzelnen Polizeiverwaltungsbehörden für die Berechnung des Kostenanteils der Gemeinden durch die Regierungspräsidenten, für Berlin durch den Oberpräsidenten maßgebend sein sollen, in Berücksichtigung ferner des Umstandes, daß die Ausbringung von Ausgaben auf diese Titel der Prüfung einer von der Verwaltung unabhängigen Behörde, der Oberrechnungskammer, unterliegt, erscheint das Rechtsmittel der Beschwerde gegen die Festsetzung des Kostenbeitrages bei der Zentralinstanz ausreichend. Für die Einfügung des Verwaltungsstreitverfahrens dürfte hier kein Raum sein, da es sich nicht um Rechtsfragen, sondern lediglich um dem Rechnungswesen angehörige Verwaltungsangelegenheiten handeln kann. Es mag hier darauf hingewiesen werden, daß die Belastung des obersten Verwaltungsgerichtshofes mit den aus § 6 des bestehenden Polizeikostengesetzes sich ergebenden Streitsachen mit den Aufgaben eines Gerichtshofes kaum zu vereinbaren ist, da es sich auch hier in der Hauptsache lediglich um Fragen handelt, welche auf dem Gebiete der Verwaltung, nicht aber auf dem der Rechtsprechung gelegen sind. Daß in Zukunft das Oberverwaltungsgericht einer Entscheidung darüber überhoben sein wird, ob zur Bewältigung der Verwaltung eines Polizeizweiges eine größere oder geringere Anzahl von Beamten erforderlich

ist, wird als eine wesentliche Verbesserung angesehen werden müssen, falls der vorliegende Entwurf Gesetz werden sollte.

§ 4

Die hierselbst vorgesehene Bestimmung ist im wesentlichen in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse bei den im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und später etwa auch in anderen industriellen Gebieten einzurichtenden Königlichen Polizeiverwaltungen vorgeschlagen. Es wird sich dort nicht vermeiden lassen, um der für die öffentliche Sicherheit und Ordnung überaus gefährlichen Zersplitterung der Polizeiverwaltung in einer großen Anzahl von ineinander übergreifenden Stadt- und Landgemeinden ein Ziel zu setzen, eine Vereinigung größerer, viele Ortschaften umfassender Gebiete zu einer einzigen staatlichen Polizeiverwaltung, namentlich was die Sicherheitspolizei anlangt, zusammenzuschließen. Die für die wirksame Handhabung dieses Polizeizweiges zu treffenden Einrichtungen lassen sich schwer in ihre einzelnen Teile zerlegen, müssen vielmehr als ein dem Gesamtbezirke zugut kommendes Ganzes betrachtet werden. Um aber weniger leistungsfähige Gemeinden nicht mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenanteil für diese Einrichtungen zu belasten, empfiehlt es sich, die Möglichkeit zu schaffen, bei der Verteilung der Kosten auf die der Polizeiverwaltung angeschlossenen Gemeinden auch deren Leistungsfähigkeit mit in Rechnung zu ziehen. Als einfachster und zweckmäßigster Maßstab für diese Unterverteilung erscheint der in der Vorlage gewählte, der jedoch nur subsidiär zur Anwendung kommen soll, wenn die beteiligten Gemeinden sich nicht über die Wahl eines anderen Verteilungsmaßstabes einigen. Bei den bereits bestehenden Königlichen Polizeiverwaltungen wird die Vorschrift nur in ganz vereinzelten Fällen, nämlich bei der Polizeiverwaltung in Saarbrücken und bei der in Schöneberg zur Anwendung kommen. Mit dem 1. April 1908 soll eine Königliche Polizeidirektion in Lichtenberg eingerichtet werden, deren Zuständigkeit auch auf die Landgemeinde Boxhagen-Rummelsburg sich erstrecken wird. Im Falle der Durchführung dieser Neuregelung würde auch diese Polizeiverwaltung unter die Bestimmungen des § 4 fallen.

Hinsichtlich des Rechtsmittels gegen die von dem Regierungspräsidenten zu bewirkende Verteilung gilt das vorstehend zu § 3 Gesagte.

§ 6

Außer den entsprechend der historischen Entwickelung von der Beitragspflicht freizustellenden Gemeinden der Provinzen Hannover und Posen (Nr 1 und 2) kommen als nicht den Bestimmungen des Gesetzes unterliegend noch diejenigen Gemeinden und Gutsbezirke in der Umgegend von Potsdam in Betracht, in denen die Wahrnehmung der Sicherheitspolizei dem Königlichen Polizeidirektor zu Potsdam übertragen ist. Da es sich bei dieser Maßregel vornehmlich um den Schutz der Königlichen Besitzungen und Schlösser sowie deren Bewohner, also um die Erfüllung einer staatlichen Aufgabe handelt, so erscheint es nicht gerechtfertigt, die in Frage stehenden kommunalen Körperschaften zur Beitragsleistung heranzuziehen.

§ 7

Die im Absatz 2 vorgeschlagene Beseitigung des den Beitrag der Stadtgemeinde Cassel betreffenden Vertrages ist eine Forderung der Gerechtigkeit den übrigen Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung gegenüber, zumal durch die im Laufe der rund 77 jährigen Vertragsdauer der Stadt Cassel aus dem Vertrage erwachsenen Vorteile die seinerzeit seitens der Stadt übernommenen Gegenleistungen jedenfalls zum größten Teil als ab-

gegolten betrachtet werden können. Da indessen eine sichere Bemessung dieser Leistungen, wie auch der der Stadt zugute gekommenen Vorteile gegenwärtig nicht mehr möglich ist, so dürfte es in der Billigkeit liegen, für die Aufgabe des aus dem Vertrage herzuleitenden Rechtes der Stadt Cassel eine Abfindungssumme zu gewähren.

Der im Entwurfe enthaltene Vorschlag hinsichtlich der Höhe dieser Abfindung beruht auf folgender Berechnung:

Die Einwohnerzahl von Alt-Cassel, welches bei dem Vertrage allein in Frage steht, beläuft sich nach der letzten Volkszählung auf 99 425 Zivileinwohner. Der Polizeikostenbeitrag für Alt-Cassel nach dem geltenden Recht beläuft sich daher auf (8 354,05 ℳ + [0,32 ℳ × 99 425]) = 40 170,05 ℳ. Nach der Nachweisung D wird der Polizeikostenbeitrag für Alt-Cassel in Zukunft 1,50 ℳ auf den Kopf der Bevölkerung betragen. Das ergibt für Alt-Cassel einen Betrag von 99 425 × 1,50 = 149 137,50 ℳ. Die Differenz zwischen dieser Summe und dem bisher gezahlten Betrage von 40 170,05 ℳ beträgt 108 967,45 ℳ. Als Ablösungssumme ist der auch in anderen ähnlichen Fällen als angemessen erachtete 25 fache Betrag der Ersparnissumme mit 2 724 186,25 ℳ festzusetzen.

§ 8

Mit Rücksicht auf den Beginn des Rechnungsjahres ist als Termin für das Inkrafttreten des Gesetzes der 1. April 1908 in Vorschlag gebracht.

Es kann nicht ausbleiben, daß die Mehrbeträge, welche den Gemeinden mit Königlicher Polizeiverwaltung bei Ausführung dieses Gesetzes gegenüber den bisher entrichteten Beiträgen zu den Polizeiverwaltungskosten zur Last fallen, in einzelnen Fällen eine erheblichere Höhe erreichen, wie dies aus der Anlage D ersichtlich ist. Um den Haushalt der beteiligten Gemeinden vor Störungen zu schützen, wie sie die unvermittelte Anforderung solcher Mehrbeträge in voller Höhe mit sich bringen könnte, sieht der Entwurf eine stufenweise Übernahme dieser Mehrlasten auf die Gemeindeetats vor. Da nach den Grundsätzen über die Verteilung der Gemeindeausgaben auf die einzelnen Steuerarten (Ausführungsanweisung zum Kommunalabgabengesetze Artikel 39 II 2a) die hier fragliche Mehrlast zur Kategorie derjenigen Ausgaben gehört, welche allen Gemeindeangehörigen zugute kommen und deshalb vorzugsweise durch die Einkommensteuer zu decken sind, hat der Entwurf den Maßstab für die Staffelung der Beiträge in den ersten Rechnungsjahren nach Inkrafttreten des Gesetzes dem Prinzipalsoll der Gemeindeeinkommensteuer entnommen. Dementsprechend sieht § 8 vor, daß die beteiligten Gemeinden die ihnen durch dieses Gesetz (und zwar nach §§ 1 und 4) zufallende Mehrlast im Etatsjahre 1908 nur bis zu der Höhe von 3 vom Hundert ihres (vorjährigen) Einkommensteuersolls zu tragen haben. Soweit die Mehrlast über diesen Prozentsatz hinausgeht, soll sie im Etatsjahre 1909 nur bis zur Höhe von 6 vom Hundert des bezeichneten Solls angefordert werden. Soweit zur Deckung des gesamten Mehrbetrages noch weitere Prozentsätze des Solls erforderlich werden, soll er im Etatsjahre 1910 bis zur Höhe von 9 vom Hundert angefordert werden; im nächsten Etatsjahre (1911) soll durchweg die volle Mehrlast angefordert werden.

In den Fällen des § 4 ist eine entsprechende Kürzung in den ersten Etatsjahren eintretendenfalls an den auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Teilen der ihnen insgesamt auferlegten Mehrlast vorzunehmen.

Zu Nr 21

Anlagen A bis D

zur

Begründung des Entwurfs eines Polizeikostengesetzes

Nachweisung über die Kosten der

1	2	3	4	5	6	7
Lfde Nr	Städte	Ausgaben aus Fonds der Verwaltung des Innern (Kap. 91 bezw. 92, 95 und 98 des Etats) M.	Ausgaben aus Fonds der Bauverwaltung M.	Ausgaben an Pensionen und Witwen- und Waisengeldern M.	Jahresnutzungswert der staatlichen Dienstgebäude und Grundstücke M.	Jahresnutzungswert der unentgeltlich herzugebenden städtischen Dienstgebäude und Grundstücke M.
1	Berlin (ohne die Außengemeinden)	17 057 846	307 242	2 218 973	43 078	219 083
	Summe 1 für sich.					
2	Charlottenburg	1 151 979	64 953	31 237	20 220	370
3	Schöneberg	591 988	22 076	2 927	—	—
4	Rixdorf	666 052	28 228	11 851	21 000	—
5	Königsberg	1 047 865	49 835	99 687	20 925	—
6	Danzig	675 091	15 224	89 947	22 240	4 270
7	Potsdam	219 733	9 000	32 181	3 000	700
8	Stettin	826 519	—	67 026	28 670	—
9	Posen	547 865	—	53 694	20 900	—
10	Breslau	1 941 619	—	204 869	19 741	4 907
11	Magdeburg	1 007 830	—	76 690	10 370	10 930
12	Kiel (ohne die Außengemeinden)	554 862	—	7 764	9 800	—
13	Hannover	981 790	—	77 479	65 127	—
14	Linden	209 849	—	16 561	13 923	—
15	Cassel	463 325	9 090	48 791	8 400	—
16	Hanau	90 915	—	9 758	3 774	—
17	Fulda	38 963	530	7 925	120	—
18	Frankfurt a. M. (ohne die Außengemeinden)	1 458 708	—	112 355	—	54 600
19	Wiesbaden	407 896	18 495	28 768	33 600	—
20	Koblenz	172 072	7 980	16 954	—	4 500
21	Cöln	1 611 875	—	94 571	11 000	510
22	Saarbrücken	70 300	3 230	—	—	—
23	St Johann	68 200	3 030	—	—	—
24	Malstatt-Burbach	112 192	4 960	—	—	—
25	Aachen	576 681	—	42 677	—	9 000
	Summe....	32 552 015	543 873	3 352 685	355 888	308 870

Anlage A

Königlichen Polizeiverwaltungen.

8	9	10	11	12	13	14	15
				Leistungen der Gemeinden			
Ersparnis des Staates infolge Überweisung einzelner Polizeizweige an die Gemeinden zur eigenen Verwaltung	Summe der Aufwendungen in den Spalten 3 bis 8	Einnahmen des Staates aus der Ortspolizeiverwaltung ohne den Polizeikostenbeitrag der Gemeinden	Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben — Gesamtnettoaufwand — (Spalte 9 weniger 10)	Polizeikostenbeitrag	Kosten der eigenen Verwaltung einzelner Polizeizweige (Ersparnis des Staates — Spalte 8 —)	Jahresnutzungswert der städtischen Dienstgebäude und Grundstücke (Spalte 7)	Summe der Leistungen der Gemeinden (Spalte 12 bis 14)
M	M	M	M	M	M	M	M
156 250	20 002 472	779 674	19 222 798	4 888 970	156 250	219 083	5 264 303
—	1 268 759	118 012	1 150 747	354 230	—	370	354 600
10 312	627 303	61 384	565 919	194 468	10 312	—	204 780
12 000	739 131	82 142	656 989	218 337	12 000	—	230 337
9 430	1 227 742	44 332	1 183 410	306 724	9 430	—	316 154
—	806 772	48 346	758 426	227 223	—	4 270	231 493
240	264 854	14 210	250 644	59 258	240	700	60 198
47 655	969 870	41 250	928 620	281 160	47 655	—	328 815
62 382	684 841	21 186	663 655	133 647	62 382	—	196 029
181 478	2 352 614	53 015	2 299 599	515 806	181 478	4 907	702 191
59 702	1 165 522	43 129	1 122 393	290 292	59 702	10 930	360 924
147 573	719 999	25 520	694 479	63 283	147 573	—	210 856
139 382	1 263 778	46 227	1 217 551	224 809	139 382	—	364 191
9 977	250 310	9 880	240 430	53 708	9 977	—	63 685
—	529 606	45 010	484 596	91 496	—	—	91 496
11 837	116 284	3 886	112 398	8 971	11 837	—	20 808
4 359	51 897	3 711	48 186	9 428	4 359	—	13 787
164 207	1 789 870	72 324	1 717 546	334 234	164 207	54 600	553 041
15 647	504 406	47 211	457 195	133 180	15 647	—	148 827
3 305	204 811	8 508	196 303	50 805	3 305	4 500	58 610
180 450	1 898 406	35 505	1 862 901	451 293	180 450	510	632 253
1 980	75 510	7 313	68 197	14 916	1 980	—	16 896
1 260	72 490	7 099	65 391	15 140	1 260	—	16 400
1 980	119 132	11 701	107 431	25 004	1 980	—	26 984
30 129	658 487	3 220	655 267	184 037	30 129	9 000	223 166
1 251 535	38 364 866	1 633 795	36 731 071	9 130 419	1 251 535	308 870	10 690 824

1	2	16	17	18		19		20	
				Auf den Kopf der Zivilbevölkerung entfallen					
Lfde Nr	Städte	Leistungen des Staates (Spalte 11 weniger 15)	Zivilbevölkerung nach dem vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung am 1. Dezember 1905	von den Gesamtausgaben (Spalte 11)		von den Leistungen der Gemeinden (Spalte 15)		von den Leistungen des Staates (Spalte 16)	
		M		M	Pf	M	Pf	M	Pf
1	Berlin (ohne die Außengemeinden)	13 958 495	2 018 088	9	53	2	61	6	92
	Summe 1 für sich.								
2	Charlottenburg	796 147	236 153	4	87	1	50	3	37
3	Schöneberg	361 139	136 520	4	15	1	50	2	65
4	Rixdorf	426 652	153 558	4	28	1	50	2	78
5	Königsberg	867 256	210 769	5	61	1	50	4	11
6	Danzig	526 933	151 482	5	01	1	53	3	48
7	Potsdam	190 446	54 089	4	63	1	11	3	52
8	Stettin	599 805	219 210	4	24	1	50	2	74
9	Posen	467 626	130 686	5	08	1	50	3	58
10	Breslau	1 597 408	464 856	4	95	1	51	3	44
11	Magdeburg	761 469	233 329	4	81	1	54	3	27
12	Kiel (ohne die Außengemeinden)	483 623	140 571	4	94	1	50	3	44
13	Hannover	853 360	242 794	5	02	1	50	3	52
14	Linden	176 745	57 895	4	15	1	10	3	05
15	Cassel	393 100	133 642	3	63	—	69	2	94
16	Hanau	91 590	29 726	3	78	—	70	3	08
17	Fulda	34 399	19 695	2	45	—	70	1	75
18	Frankfurt a. M. (ohne die Außengemeinden)	1 164 505	332 294	5	17	1	67	3	50
19	Wiesbaden	308 368	99 218	4	61	1	50	3	11
20	Koblenz	137 693	49 191	3	99	1	19	2	80
21	Cöln	1 230 648	421 162	4	42	1	50	2	92
22	Saarbrücken	51 301	24 137	2	82	—	70	2	12
23	St Johann	48 991	23 428	2	79	—	70	2	09
24	Malstatt-Burbach	80 447	38 548	2	79	—	70	2	09
25	Aachen	432 101	142 777	4	59	1	56	3	03
	Summe....	26 040 247	5 763 818	—	—	—	—	—	—

Anlage B

Nachweisung

über

die Kosten der kommunalen Ortspolizeiverwaltung in Städten mit mehr als 19 000 Zivileinwohnern

---

p. n. Soweit Kol. 21 keine Angaben über Aufwendungen für das Nachtwachtwesen enthält, sind die bezüglichen Ausgaben in Kol. 5 usw mitenthalten

1	2	3	4	5	6	7
				Ausgaben zu ortspolizeilichen		
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Zivilbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 Einwohner	Gehälter der Beamten M	Wohnungsgeldzuschüsse M	Remunerationen ständiger Hilfsarbeiter sowie zur vorübergehenden Verstärkung des Beamtenpersonals M
1	Wesel	Düsseldorf	19 153	38 337	5 093	1 695
2	Merseburg	Merseburg	19 432	29 050	2 670	—
3	Marburg	Cassel	19 465	30 540	—	840
4	Hameln	Hannover	19 473	21 082	—	800
5	Neustadt	Oppeln	19 507	16 408	1 212	1 080
6	Prenzlau	Potsdam	19 694	14 210	2 760	2 699
7	Velbert	Düsseldorf	19 730	23 650	3 350	2 910
8	Celle	Lüneburg	19 744	27 980	—	4 180
9	Fürstenwalde	Frankfurt	19 787	27 316	2 375	2 760
10	Haspe	Arnsberg	19 816	26 500	3 525	1 300
11	Glogau	Liegnitz	19 993	46 515	—	—
12	Memel	Königsberg	20 159	32 235	3 700	2 300
13	Schneidemühl	Bromberg	20 408	37 836	4 433	3 475
14	Emden	Aurich	20 747	28 210	—	—
15	Köslin	Köslin	20 887	29 703	—	500
16	Neisse	Oppeln	21 136	18 889	2 736	2 700
17	Gnesen	Bromberg	21 208	41 250	4 755	3 430
18	Kolberg	Köslin	21 268	23 851	3 520	2 660
19	Grünberg	Liegnitz	21 618	29 560	—	2 420
20	Minden	Minden	22 224	49 550	—	200
21	Luckenwalde	Potsdam	22 265	26 835	2 128	250
22	Hohensalza	Bromberg	22 369	32 990	2 265	600
23	Rathenow	Potsdam	22 394	24 075	150	4 025
24	Stendal	Magdeburg	22 551	25 257	5 130	1 590
		Seite....	495 028	—	—	—

Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen

8	9	10	11	12	13	14	15	16
Funktions- und sonstige Zulagen	Für Bureau-bedürfnisse	Zur baulichen Unterhaltung der Dienst-gebäude	Jahres-nutzungswert der Dienst-gebäude und Grundstücke	Dienst-aufwands- und Miets-entschädi-gungen	Zur Aus-rüstung des Exekutiv-personals (Waffen, Bekleidungs-stücke usw)	Tage-gelder und Fuhrkosten	Kosten der Orts-polizei-Gefängnis-verwaltung	Außerordent-liche Remunera-tionen und Unter-stützungen für aktive Beamte
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
650	1 620	700	2 440	500	3 600	69	2 360	—
—	1 583	500	1 500	—	1 000	—	120	—
—	930	35	900	—	2 135	40	70	—
—	100	—	—	—	1 500	—	250	—
150	2 500	680	1 500	615	1 000	100	580	—
—	1 343	86	—	—	750	—	40	—
—	800	300	500	—	1 465	101	359	—
1 350	3 340	981	1 400	—	1 596	150	190	300
—	2 379	542	4 000	—	100	—	800	—
—	3 000	500	2 000	—	1 375	200	350	—
—	2 913	—	1 100	—	2 400	—	333	—
100	3 210	563	1 500	—	200	—	465	500
367	2 915	425	2 733	1 175	—	100	410	300
120	1 200	500	3 800	—	1 700	—	Mitenthalten in Sp. 19	—
200	920	—	—	—	1 900	200	110	300
—	792	250	1 500	—	2 720	731	555	1 050
600	9 045	1 155	1 800	—	2 512	—	650	—
—	1 400	150	1 500	1 533	400	—	100	—
—	3 860	300	1 000	1 050	100	200	3 200	—
—	6 624	500	3 500	50	1 110	226	1 540	375
150	650	400	900	—	700	100	355	—
60	900	350	1 800	—	1 150	200	1 650	—
—	2 059	200	1 000	—	1 200	125	348	—
380	2 300	250	2 000	1 117	1 315	—	1 037	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	17	18	19	20
			Noch: Ausgaben zu ortspolizeilichen Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen			
Lfde Nr	Städte	Regierungs-bezirk	Pensionen und Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte M.	Witwen- und Waisengelder und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten M.	Sonstige dauernde Ausgaben M.	Summe der Ausgaben Rubrik 5 bis 19 M.
1	Wesel	Düsseldorf	4 350	418	5 526	67 358
2	Merseburg	Merseburg	4 384	1 838	1 010	43 655
3	Marburg	Cassel	—	—	628	36 118
4	Hameln	Hannover	1 488	—	1 300	26 520
5	Neustadt	Oppeln	4 695	403	—	30 923
6	Prenzlau	Potsdam	—	—	814	22 702
7	Velbert	Düsseldorf	1 001	896	750	36 082
8	Celle	Lüneburg	—	885	1 610	43 962
9	Fürstenwalde	Frankfurt	—	757	878	41 907
10	Haspe	Arnsberg	—	—	5 650	44 400
11	Glogau	Liegnitz	3 915	4 475	50	61 701
12	Memel	Königsberg	4 443	432	4 895	54 543
13	Schneidemühl	Bromberg	2 564	—	8 551	65 284
14	Emden	Aurich	—	300	3 800	39 630
15	Köslin	Köslin	—	739	4 100	38 672
16	Neisse	Oppeln	2 025	1 062	3 536	38 546
17	Gnesen	Bromberg	2 082	372	14 340	81 991
18	Kolberg	Köslin	—	879	3 950	39 943
19	Grünberg	Liegnitz	3 151	1 957	1 846	48 644
20	Minden	Minden	3 549	496	6 200	73 920
21	Luckenwalde	Potsdam	576	742	790	34 576
22	Hohensalza	Bromberg	490	566	2 165	45 186
23	Rathenow	Potsdam	480	1 445	1 030	36 137
24	Stendal	Magdeburg	3 114	600	710	44 800
		Seite....	—	—	—	—

21	22	23	24	25	26	27	28	29
		Einnahmen aus der Ortspolizeiverwaltung						
Aufwendungen für das Nachtwachtwesen	Summe der Ausgaben Rubrik 20 und 21	Polizei- und Exekutivstrafen	Baupolizeigebühren	Sonstige	Summe Rubrik 23 und 25	Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben (Rubrik 22 weniger Rubrik 26)	Auf den Kopf der Zivilbevölkerung betragen die Kosten der Ortspolizei einschl. des Nachtwachtwesens (Rubrik 27)	Bemerkungen
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
11 660	79 018	3 820	1 200	1 040	4 860	74 158	3,87	
9 520	53 175	1 701	—	770	2 471	50 704	2,61	
—	36 118	4 000	2 300	55	4 055	32 063	1,65	
4 852	31 372	2 000	1 600	30	2 030	29 342	1,51	
4 693	35 616	1 000	—	160	1 160	34 456	1,77	
8 400	31 102	2 253	841	605	2 858	28 244	1,43	
—	36 082	2 704	2 485	111	2 815	33 267	1,69	
10 239	54 201	2 000	3 200	1 850	3 850	50 351	2,55	
5 718	47 625	1 400	1 600	480	1 880	45 745	2,31	
—	44 400	4 000	3 000	250	4 250	40 150	2,08	
7 162	68 863	1 200	2 000	356	1 556	67 307	3,37	
11 043	65 586	2 500	2 000	850	3 350	62 236	3,08	
3 100	68 384	1 750	5 400	295	2 045	66 339	3,25	
800 11 740	52 170	2 500	—	400	2 900	49 270	2,37	
6 385	45 057	2 200	—	—	2 200	42 857	2,05	
7 426	45 972	1 346	1 740	174	1 520	44 452	2,07	
7 380	89 371	2 030	4 500	5 670	7 700	81 671	3,85	
8 050	47 993	1 500	2 000	100	1 600	46 393	2,18	
10 868	59 512	1 535	2 500	490	2 025	57 487	2,66	
11 025	84 945	4 050	1 800	2 150	6 200	78 745	3,54	
5 198	39 774	1 000	2 800	1 790	2 790	36 984	1,66	
8 760	53 946	3 700	100	750	4 450	49 496	2,21	
6 170	42 307	1 793	2 653	785	2 578	39 729	1,77	
8 559	53 359	2 400	—	100	2 500	50 859	2,26	
—	1 265 948	—	—	—	73 643	1 192 305	—	

1	2	3	4	5	6	7
				Ausgaben zu ortspolizeilichen		
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Zivilbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 Einwohner	Gehälter der Beamten ℳ	Wohnungsgeldzuschüsse ℳ	Remunerationen ständiger Hilfsarbeiter sowie zur vorübergehenden Verstärkung des Beamtenpersonals ℳ
		Übertrag....	495 028	—	—	—
25	Burg	Magdeburg	22 793	25 550	2 185	100
26	Kreuznach	Koblenz	22 840	52 700	—	4 260
27	Allenstein	Allenstein	22 853	44 833	6 750	—
28	Wald	Düsseldorf	23 045	24 805	3 950	350
29	Greifswald	Stralsund	23 762	34 200	3 770	1 100
30	Eberswalde	Potsdam	23 825	30 169	2 726	1 608
31	Eschweiler	Aachen	23 626	27 430	2 190	900
32	Naumburg	Merseburg	23 741	41 528	4 360	1 875
33	Wattenscheid	Arnsberg	23 760	27 320	5 000	1 200
34	Bocholt..................	Münster	23 912	31 840	—	3 400
35	Ohligs	Düsseldorf	24 262	26 250	4 050	4 100
36	Kalk	Cöln	24 363	40 500	—	—
37	Quedlinburg	Magdeburg	24 675	46 745	360	6 000
38	Paderborn	Minden	24 919	38 350	3 100	1 020
39	Brieg	Breslau	25 060	32 130	—	1 640
40	Eisleben	Merseburg	25 116	35 383	4 194	2 010
41	Siegen	Arnsberg	25 165	22 565	4 215	—
42	Stargard i. P.	Stettin	25 189	43 600	5 100	2 833
43	Insterburg	Gumbinnen	26 251	39 687	7 043	3 170
44	Lüneburg	Lüneburg	26 344	35 500	—	1 600
45	Thorn	Marienwerder	26 351	51 915	4 274	4 336
46	Viersen..................	Düsseldorf	27 576	23 763	—	1 100
47	Köpenick	Potsdam	27 714	35 110	2 350	410
48	Aschersleben..............	Magdeburg	27 849	54 904	—	—
		Seite....	1 090 019	—	—	—

Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen

8	9	10	11	12	13	14	15	16
Funktions- und sonstige Zulagen	Für Bureau-bedürfnisse	Zur baulichen Unter-haltung der Dienst-gebäude	Jahres-nutzungswert der Dienst-gebäude und Grundstücke	Dienst-aufwands- und Miets-entschädi-gungen	Zur Aus-rüstung des Exekutiv-personals (Waffen, Bekleidungs-stücke usw)	Tage-gelder und Fuhrkosten	Kosten der Orts-polizei-Gefängnis-verwaltung	Außerordent-liche Remunera-tionen und Unter-stützungen für aktive Beamte
M	M	M	M	M	M	M	M	M
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3 318	200	2 000	100	950	167	1 027	—
—	3 100	800	1 500	550	1 900	1 658	250	100
550	5 800	600	2 250	—	1 510	—	1 014	—
—	1 968	4 200	4 500	—	150	690	216	—
—	1 800	300	3 970	300	2 057	200	1 119	—
—	1 860	200	2 115	—	1 446	80	340	100
—	1 200	500	1 000	—	1 840	—	960	290
—	3 173	415	3 100	—	1 957	—	276	—
—	1 500	500	2 100	—	2 225	150	900	—
—	2 400	350	1 000	650	200	50	850	200
—	2 333	917	2 000	—	1 070	100	100	200
200	2 255	400	1 300	—	300	75	700	400
2010	430	—	5 000	7 303	2 510	—	. . 800	—
600	1 500	—	1 000	—	1 212	100	1 050	—
—	1 500	800	2 000	1 200	1 500	50	 500	—
—	1 800	500	2 100	—	1 450	300	288	150
—	1 800	—	—	—	1 100	—	230	—
—	5 595	350	1 900	200	2 230	—	250	—
300	4 140	300	2 700	780	2 900	630	1 121	380
—	1 292	584	2 000	—	2 056	—	374	—
—	2 281	2 535	8 355	—	2 886	36	323	155
—	2 500	100	300	150	2 200	60	175	—
—	4 500	200	3 800	—	450	—	2 460	—
—	1 000	150	1 000	345	300	22	1 295	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	17	18	19	20
			Noch: Ausgaben zu ortspolizeilichen Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen			
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Pensionen und Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte M	Witwen- und Waisengelder und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten M	Sonstige dauernde Ausgaben M	Summe der Ausgaben Rubrik 5 bis 19 M
		Übertrag	—	—	—	—
25	Burg	Magdeburg	3 674	535	1 404	41 210
26	Kreuznach	Koblenz	1 745	312	1 900	70 775
27	Allenstein	Allenstein	2 523	1 139	1 545	68 514
28	Wald	Düsseldorf	—	239	500	41 568
29	Greifswald	Stralsund	736	1 350	2 253	53 155
30	Eberswalde	Potsdam	2 352	1 427	2 156	46 579
31	Eschweiler	Aachen	1 600	1 550	1 580	41 040
32	Naumburg	Merseburg	5 283	998	2 063	65 028
33	Wattenscheid	Arnsberg	672	—	3 370	44 937
34	Bocholt	Münster	1 250	203	650	43 043
35	Ohligs	Düsseldorf	750	—	9 522	51 392
36	Kalk	Cöln	898	—	6 850	53 878
37	Quedlinburg	Magdeburg	1 839	1 763	2 412	77 172
38	Paderborn	Minden	3 428	667	3 921	55 948
39	Brieg	Breslau	1 129	784	900	44 133
40	Eisleben	Merseburg	2 796	953	2 500	54 424
41	Siegen	Arnsberg	—	360	3 800	34 070
42	Stargard i. P.	Stettin	6 123	1 008	3 230	72 419
43	Insterburg	Gumbinnen	5 315	1 082	2 241	71 789
44	Lüneburg	Lüneburg	1 200	960	5 152	50 718
45	Thorn	Marienwerder	5 185	4 462	1 791	88 534
46	Viersen	Düsseldorf	—	1 647	775	32 770
47	Köpenick	Potsdam	215	748	3 279	53 522
48	Aschersleben	Magdeburg	4 146	1 139	4 741	69 042
		Seite	—	—	—	—

21	22	23	24	25	26	27	28	29
Aufwendungen für das Nachtwachtwesen	Summe der Ausgaben Rubrik 20 und 21	Einnahmen aus der Ortspolizeiverwaltung				Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben (Rubrik 22 weniger Rubrik 26)	Auf den Kopf der Zivilbevölkerung betragen die Kosten der Ortspolizei einschl. des Nachtwachtwesens (Rubrik 27)	Bemerkungen
		Polizei- und Exekutivstrafen	Baupolizeigebühren	Sonstige	Summe Rubrik 23 und 25			
M	M	M	M	M	M	M	M	
—	1 265 948	—	—	—	73 643	1 192 305	—	
7 007	48 217	2 155	1 817	624	2 779	45 438	1,99	
7 500	78 275	3 500	—	—	3 500	74 775	3,27	
4 370	72 884	2 500	3 900	3 050	5 550	67 334	2,95	
—	41 568	3 500	3 000	—	3 500	38 068	1,65	
22 100	75 255	3 550	2 500	1 285	4 835	70 420	2,96	
9 260	55 839	2 600	6 200	—	2 600	53 239	2,23	
8 300	49 340	—	1 660	—	—	49 340	2,09	
—	65 028	1 568	3 133	133	1 701	63 327	2,67	
500	45 437	5 882	1 687	400	6 282	39 155	1,65	
5 308	48 351	4 100	1 300	110	4 210	44 141	1,85	
2 775	54 167	50	1 800	—	50	54 117	2,28	
13 300	67 178	550	4 000	546	1 096	66 082	2,71	
16 263	93 435	2 550	2 700	362	2 912	90 523	3,67	
8 023	63 971	2 750	2 700	850	3 600	60 371	2,42	
9 218	53 351	1 800	1 200	500	2 300	51 051	2,04	
3 150	57 574	3 680	—	211	3 891	53 683	2,14	
10 300	44 370	4 536	3 000	210	4 746	39 624	1,57	
—	72 419	1 800	1 599	945	2 745	69 674	2,76	
4 500	76 289	3 400	4 500	1 750	5 150	71 139	2,71	
13 155	63 873	5 281	1 600	2 863	8 144	55 729	2,12	
9 570	98 104	3 215	1 599	4 348	7 563	90 541	3,44	
6 000	38 770	388	634	728	1 116	37 654	1,37	
9 680	63 202	3 500	5 000	465	3 965	59 237	2,14	
—	69 042	2 500	—	225	2 725	66 317	2,38	
—	2 761 887	—	—	—	158 603	2 603 284	—	

1	2	3	4	5	6	7
				Ausgaben zu ortspolizeilichen		
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Zivilbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 Einwohner	Gehälter der Beamten M.	Wohnungsgeldzuschüsse M.	Remunerationen ständiger Hilfsarbeiter sowie zur vorübergehenden Verstärkung des Beamtenpersonals M.
		Übertrag....	1 090 019	—	—	—
49	Schweidnitz	Breslau	28 059	32 692	3 200	—
50	Hörde	Arnsberg	28 458	52 904	1 813	2 629
51	Herford	Minden	28 818	30 658	3 859	3 773
52	Lüdenscheid	Arnsberg	28 913	23 755	1 000	2 290
53	Oppeln	Oppeln	28 942	53 290	—	800
54	Iserlohn	Arnsberg	29 577	52 041	—	1 350
55	Düren	Aachen	29 765	36 815	—	—
56	Nordhausen	Erfurt	29 856	46 156	6 100	2 650
57	Weißenfels	Merseburg	30 236	31 578	3 208	3 000
58	Neumünster	Schleswig	30 246	48 412	—	6 450
59	Stolp	Köslin	30 428	47 460	6 320	2 000
60	Neuß	Düsseldorf	30 456	58 624	—	4 300
61	Zeitz	Merseburg	30 544	43 715	—	3 000
62	Stralsund	Stralsund	30 562	40 754	4 935	1 278
63	Wandsbek	Schleswig	30 876	64 568	—	—
64	Graudenz	Marienwerder	31 763	49 130	—	1 900
65	Ratibor	Oppeln	32 094	55 375	8 000	10 290
66	Göttingen	Hildesheim	32 230	53 530	—	6 474
67	Herne	Arnsberg	33 235	40 370	2 900	—
68	Forst	Frankfurt	33 749	46 339	4 180	3 090
69	Mühlhausen	Erfurt	34 331	45 685	4 186	480
70	Tilsit	Gumbinnen	35 254	53 332	7 874	5 108
71	Kattowitz	Oppeln	35 713	81 850	10 618	6 100
72	Witten	Arnsberg	35 808	70 125	—	5 500
		Seite....	1 839 932	—	—	—

Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen

8	9	10	11	12	13	14	15	16
Funktions- und sonstige Zulagen	Für Bureau-bedürfnisse	Zur baulichen Unterhaltung der Dienst-gebäude	Jahres-nutzungswert der Dienst-gebäude und Grundstücke	Dienst-aufwands- und Miets-entschädi-gungen	Zur Aus-rüstung des Exekutiv-personals (Waffen, Bekleidungs-stücke usw)	Tage-gelder und Fuhrkosten	Kosten der Orts-polizei-Gefängnis-verwaltung	Außerordent-liche Remunera-tionen und Unter-stützungen für aktive Beamte
M	M	M	M	M	M	M	M	M
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2 733	180	860	—	1 750	—	3 702	—
2 670	7 835	724	2 833	333	404	333	360	—
—	4 466	1 310	1 200	—	1 700	—	920	100
—	2 116	200	640	—	300	70	1 385	30
—	4 800	—	—	750	3 100	—	2 075	300
—	700	500	1 200	5 800	3 300	200	500	—
—	235	200	800	200	3 100	—	400	—
—	3 000	400	2 000	—	2 200	100	600	750
765	3 615	325	1 200	—	1 150	250	600	—
—	2 200	800	4 800	700	1 950	150	2 550	200
—	600	—	6 000	750	2 750	50	320	—
200	4 040	300	2 000	245	2 800	300	1 500	380
—	3 000	320	1 000	—	373	—	200	—
100	1 100	300	1 500	300	2 573	—	1 500	75
—	2 750	2 790	5 000	1 500	3 880	—	1 530	—
900	2 800	700	5 600	700	1 950	—	500	280
200	4 378	—	3 900	850	2 840	100	2 010	250
1 407	2 200	260	4 400	750	3 646	—	425	—
—	2 000	300	1 200	2 400	2 940	200	1 350	100
600	500	600	4 500	1 487	150	—	1 777	570
—	2 537	250	1 600	800	3 810	—	368	250
330	4 429	320	3 700	350	3 173	300	958	—
200	8 980	800	9 000	2 050	3 500	450	3 255	500
400	9 000	500	3 000	1 240	5 200	250	965	300
—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	17	18	19	20
			Noch: Ausgaben zu ortspolizeilichen Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen			
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Pensionen und Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte M	Witwen- und Waisengelder und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten M	Sonstige dauernde Ausgaben M	Summe der Ausgaben Rubrik 5 bis 19 M
		Übertrag....	—	—	—	—
49	Schweidnitz	Breslau	2 166	4 093	3 982	55 358
50	Hörde	Arnsberg	2 123	200	3 630	78 791
51	Herford	Minden	—	—	5 104	53 090
52	Lüdenscheid	Arnsberg	—	743	2 729	35 258
53	Oppeln	Oppeln	795	1 836	5 347	73 093
54	Iserlohn	Arnsberg	585	1 684	4 940	72 800
55	Düren	Aachen	3 975	1 009	3 650	50 384
56	Nordhausen	Erfurt	4 362	1 075	2 920	72 313
57	Weißenfels	Merseburg	897	80	3 260	49 928
58	Neumünster	Schleswig	200	1 305	4 413	74 130
59	Stolp	Köslin	900	2 162	9 267	78 579
60	Neuß	Düsseldorf	4 220	650	1 800	81 359
61	Zeitz	Merseburg	1 370	1 738	2 270	56 986
62	Stralsund	Stralsund	3 203	3 620	7 423	68 661
63	Wandsbek	Schleswig	960	1 018	5 392	89 388
64	Graudenz	Marienwerder	3 348	2 177	11 320	81 305
65	Ratibor	Oppeln	—	660	3 505	92 358
66	Göttingen	Hildesheim	—	—	4 645	77 737
67	Herne	Arnsberg	—	—	7 120	60 880
68	Forst	Frankfurt	867	3 067	6 975	74 702
69	Mühlhausen	Erfurt	3 810	1 247	5 056	70 079
70	Tilsit	Gumbinnen	2 733	1 219	2 472	86 298
71	Kattowitz	Oppeln	2 058	2 467	9 872	141 700
72	Witten	Arnsberg	3 075	1 459	12 084	113 098
		Seite....	—	—	—	—

21	22	23	24	25	26	27	28	29
		Einnahmen aus der Ortspolizeiverwaltung						
Aufwendungen für das Nachtwachtwesen	Summe der Ausgaben Rubrik 20 und 21	Polizei- und Exekutivstrafen	Baupolizeigebühren	Sonstige	Summe Rubrik 23 und 25	Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben (Rubrik 22 weniger Rubrik 26)	Auf den Kopf der Zivilbevölkerung betragen die Kosten der Ortspolizei einschl. des Nachtwachtwesens (Rubrik 27)	Bemerkungen
M	M	M	M	M	M	M	M	
—	2 761 887	—	—	—	158 603	2 603 284	—	
9 691	65 049	1 800	1 520	2 100	3 900	61 149	2,18	
—	78 791	3 208	2 858	5 608	8 816	69 975	2,46	
8 104	61 194	3 500	1 800	560	4 060	57 134	1,98	
16 585	51 843	5 100	4 500	570	5 670	46 173	1,60	
13 920	87 013	1 850	1 200	150	2 000	85 013	2,94	
—	72 800	2 000	50	700	2 700	70 100	2,37	
18 050	68 434	3 700	3 063	164	3 864	64 570	2,17	
12 623	84 936	4 500	1 600	1 000	5 500	79 436	2,66	
10 398	60 326	1 500	2 000	2 124	3 624	56 702	1,88	
15 408	89 538	2 500	4 300	1 600	4 100	85 438	2,82	
3 135	81 714	3 435	6 000	1 875	5 310	76 404	2,51	
—	81 359	5 500	6 000	115	5 615	75 744	2,49	
18 350	75 336	3 640	3 000	3 060	6 700	68 636	2,25	
23 075	91 736	3 116	2 918	4 877	7 993	83 743	2,74	
16 868	106 256	2 200	6 000	4 500	6 700	99 556	3,22	
8 615	89 920	3 570	4 000	5 910	9 480	80 440	2,53	
10 117	102 475	3 900	6 500	1 240	5 140	97 335	3,03	
6 140	83 877	6 520	4 500	1 500	8 020	75 857	2,35	
13 880	74 760	8 500	—	815	9 315	65 445	1,97	
11 828	86 530	2 000	3 600	1 670	3 670	82 860	2,46	
14 965	85 044	2 891	3 644	10 459	13 350	71 694	2,09	
15 056	101 354	3 055	2 280	247	3 302	98 052	2,78	
—	141 700	6 700	9 000	2 700	9 400	132 300	3,70	
—	113 098	5 500	3 900	1 282	6 782	106 316	2,97	
—	4 796 970	—	—	—	303 614	4 493 356	—	

1	2	3	4	5	6	7
				Ausgaben zu ortspolizeilichen		
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Zivilbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 Einwohner	Gehälter der Beamten M.	Wohnungsgeldzuschüsse M.	Remunerationen ständiger Hilfsarbeiter sowie zur vorübergehenden Verstärkung des Beamtenpersonals M.
		Übertrag....	1 839 932	—	—	—
73	Landsberg	Frankfurt	36 598	36 230	—	3 800
74	Guben	"	36 640	37 512	3 109	4 455
75	Hamm	Arnsberg	38 420	56 638	4 885	2 001
		Summe....	1 951 590	—	—	—
76	Rheydt..................	Düsseldorf	40 116	60 650	—	1 786
77	Trier	Trier	41 079	88 745	—	4 620
78	Halberstadt	Magdeburg	43 125	91 806	—	—
79	Recklinghausen...........	Münster	44 357	104 850	—	—
80	Kottbus	Frankfurt	44 942	55 750	—	3 420
81	Hildesheim..............	Hildesheim	45 177	77 203	—	—
82	Brandenburg	Potsdam	47 625	53 610	6 255	6 940
83	Bromberg	Bromberg	48 832	120 129	—	19 480
84	Solingen	Düsseldorf	48 983	72 635	—	—
85	Mülheim (Rhein)	Cöln	49 185	87 750	—	10 400
86	Oberhausen	Düsseldorf	52 092	119 166	15 888	500
87	Flensburg	Schleswig	52 558	94 357	300	9 600
88	Harburg.................	Lüneburg	55 023	130 300	—	17 200
89	Elbing	Danzig	55 613	76 117	6 867	10 280
90	Liegnitz................	Liegnitz	57 876	95 537	—	—
91	Osnabrück	Osnabrück	57 992	92 860	—	3 760
92	Frankfurt a/O.	Frankfurt	59 420	110 462	16 050	6 302
93	Beuthen	Oppeln	59 471	112 071	22 960	14 750
94	Gleiwitz	"	59 520	110 550	—	12 723
		Seite....	962 986	—	—	—

8	9	10	11	12	13	14	15	16

Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen

Funktions- und sonstige Zulagen M	Für Bureau-bedürfnisse M	Zur baulichen Unterhaltung der Dienst-gebäude M	Jahres-nutzungswert der Dienst-gebäude und Grundstücke M	Dienst-aufwands- und Miets-entschädi-gungen M	Zur Aus-rüstung des Exekutiv-personals (Waffen, Bekleidungs-stücke usw) M	Tage-gelder und Fuhrkosten M	Kosten der Orts-polizei-Gefängnis-verwaltung M	Außerordent-liche Remunera-tionen und Unter-stützungen für aktive Beamte M
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3 500	250	2 500	—	1 820	—	685	—
450	4 744	1 250	2 500	850	1 390	30	575	200
1 350	1 459	63	1 500	—	768	—	2 319	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
150	3 800	800	2 500	1 350	5 080	—	615	—
600	2 065	500	2 120	600	4 450	—	680	300
800	448	260	150	—	4 500	900	2 985	900
—	8 000	850	2 250	—	5 175	—	1 500	750
1 750	2 500	300	2 000	350	2 800	—	2 162	180
—	7 050	800	2 500	—	4 200	210	500	150
800	2 265	—	1 978	2 690	2 700	330	3 982	1 025
1 000	10 257	600	2 280	800	—	—	2 474	400
160	950	1 500	3 600	703	5 800	450	2 090	300
—	2 125	920	4 020	—	1 100	80	—	250
270	4 275	1 250	2 476	800	7 130	700	1 755	—
1 550	9 492	2 050	9 600	1 000	6 280	51	5 540	1 325
100	6 120	1 150	8 330	875	7 840	650	1 365	—
300	9 925	680	10 000	—	3 465	—	1 307	200
—	8 751	600	6 700	—	5 200	—	2 065	300
—	4 500	1 300	11 991	700	2 765	250	2 950	800
1 300	3 058	800	4 260	7 553	490	54	5 194	500
300	11 250	2 000	8 200	250	8 400	500	1 955	1 200
600	9 677	1 030	3 835	120	4 940	650	6 182	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	17	18	19	20
			Noch: Ausgaben zu ortspolizeilichen Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen			
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Pensionen und Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte M	Witwen- und Waisengelder und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten M	Sonstige dauernde Ausgaben M	Summe der Ausgaben Rubrik 5 bis 19 M
		Übertrag....	—	—	—	—
73	Landsberg	Frankfurt	4 655	755	1 170	55 365
74	Guben	„	6 621	2 788	2 553	69 027
75	Hamm	Arnsberg	3 000	1 560	597	76 140
		Summe....	—	—	—	—
76	Rheydt	Düsseldorf	1 375	490	5 634	84 230
77	Trier	Trier	4 880	872	1 930	112 362
78	Halberstadt	Magdeburg	9 592	874	2 145	115 360
79	Recklinghausen	Münster	1 650	165	6 370	131 560
80	Kottbus	Frankfurt	9 830	1 902	8 499	91 443
81	Hildesheim	Hildesheim	2 352	4 570	6 480	106 015
82	Brandenburg	Potsdam	3 279	120	11 542	97 516
83	Bromberg	Bromberg	6 719	5 390	12 117	181 646
84	Solingen	Düsseldorf	6 298	2 478	4 410	101 374
85	Mülheim (Rhein)	Cöln	9 003	540	12 353	128 541
86	Oberhausen	Düsseldorf	5 825	650	19 985	180 670
87	Flensburg	Schleswig	9 498	4 989	5 420	161 052
88	Harburg	Lüneburg	10 748	2 606	7 570	194 854
89	Elbing	Danzig	10 146	4 187	6 416	139 890
90	Liegnitz	Liegnitz	7 822	1 673	3 960	132 608
91	Osnabrück	Osnabrück	5 150	5 453	11 850	144 329
92	Frankfurt a/O.	Frankfurt	17 961	6 021	4 813	184 818
93	Beuthen	Oppeln	5 267	5 924	4 579	199 606
94	Gleiwitz	„	6 277	2 228	1 037	159 899
		Seite....	—	—	—	—

21	22	23	24	25	26	27	28	29
		Einnahmen aus der Ortspolizeiverwaltung						
Aufwendungen für das Nachtwachtwesen	Summe der Ausgaben Rubrik 20 und 21	Polizei- und Exekutivstrafen	Baupolizeigebühren	Sonstige	Summe Rubrik 23 und 25	Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben (Rubrik 22 weniger Rubrik 26)	Auf den Kopf der Zivilbevölkerung betragen die Kosten der Ortspolizei einschl. des Nachtwachtwesens (Rubrik 27)	Bemerkungen
M	M	M	M	M	M	M	M	
—	4 796 970	—	—	—	303 614	4 493 356	—	
12 185	67 550	2 200	3 000	415	2 615	64 935	1,77	
7 367	76 394	2 500	1 400	1 370	3 870	72 524	1,98	
—	76 140	6 000	5 500	550	6 550	69 590	1,81	
—	5 017 054	—	—	—	316 649	4 700 405	2,41	
20 950	105 180	5 500	10 000	4 700	10 200	94 980	2,87	
—	112 362	7 680	10 000	880	8 560	103 802	2,53	
—	115 360	4 500	—	2 860	7 360	108 000	2,50	
—	131 560	15 000	11 000	550	15 550	116 010	2,62	
18 380	109 823	7 000	4 000	2 500	9 500	100 323	2,23	
15 050	121 065	6 500	—	1 080	7 580	113 485	2,51	
13 514	111 030	3 840	2 500	2 335	6 175	104 855	2,20	
16 314	197 960	10 000	8 000	4 780	14 780	183 180	3,75	
—	101 374	300	6 000	4 237	4 537	96 837	1,98	
30 000	158 541	1 100	8 000	1 850	2 950	155 591	3,16	
—	180 670	11 400	9 500	6 260	17 660	163 010	3,13	
42 747	203 799	5 000	5 000	9 100	14 100	189 699	3,61	
6 240	201 094	7 000	—	3 750	10 750	190 344	3,46	
22 659	162 549	9 512	2 409	4 474	13 986	148 563	2,67	
32 000	164 608	5 000	5 000	4 450	9 450	155 158	2,68	
33 030	177 359	7 800	6 500	1 250	9 050	168 309	2,90	
13 460	198 278	2 483	11 400	3 738	6 221	192 057	3,23	
18 730	218 336	12 000	10 000	840	12 840	205 496	3,46	
22 177	182 076	9 000	6 000	150	9 150	172 926	2,90	
—	—	—	—	—	190 399	2 762 625	—	

1	2	3	4	5	6	7
				Ausgaben zu ortspolizeilichen		
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Zivilbevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 Einwohner	Gehälter der Beamten M	Wohnungsgeldzuschüsse M	Remunerationen ständiger Hilfsarbeiter sowie zur vorübergehenden Verstärkung des Beamtenpersonals M
		Übertrag....	962 986	—	—	—
95	M.-Gladbach	Düsseldorf	60 703	113 600	—	4 910
96	Remscheid	"	64 334	108 433	—	—
97	Spandau	Potsdam	64 842	117 120	—	3 320
98	Königshütte	Oppeln	65 962	134 640	19 225	4 000
99	Bielefeld	Minden	71 161	142 078	25 825	7 500
		Summe....	1 289 988	—	—	—
100	Münster	Münster	77 244	230 562	—	—
101	Hagen	Arnsberg	77 454	155 362	—	2 460
102	Bonn	Cöln	80 596	223 925	—	26 258
103	Görlitz	Liegnitz	82 539	188 900	—	—
104	Mülheim (Ruhr)	Düsseldorf	92 311	190 449	—	2 400
105	Erfurt	Erfurt	96 632	263 090	—	4 100
106	Crefeld	Düsseldorf	110 295	247 031	—	3 060
107	Bochum	Arnsberg	118 380	266 158	—	16 900
108	Gelsenkirchen	"	147 000	351 464	1 000	61 000
109	Barmen	Düsseldorf	156 095	346 011	—	—
110	Elberfeld	"	162 639	405 420	—	75 321
111	Altona	Schleswig	165 882	321 639	830	48 657
112	Halle	Merseburg	167 798	509 665	—	44 212
113	Dortmund	Arnsberg	175 501	309 495	—	4 250
114	Duisburg	Düsseldorf	192 199	306 489	23 150	34 010
115	Essen	"	231 272	702 121	—	—
116	Düsseldorf	"	249 468	828 570	—	42 400
		Summe....	2 383 305	—	—	—

Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen

8	9	10	11	12	13	14	15	16
Funktions- und sonstige Zulagen	Für Bureau-bedürfnisse	Zur baulichen Unter-haltung der Dienst-gebäude	Jahres-nutzungswert der Dienst-gebäude und Grundstücke	Dienst-aufwands- und Miets-entschädi-gungen	Zur Aus-rüstung des Exekutiv-personals (Waffen, Bekleidungs-stücke usw)	Tage-gelder und Fuhrkosten	Kosten der Orts-polizei-Gefängnis-verwaltung	Außerordent-liche Remunera-tionen und Unter-stützungen für aktive Beamte
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1150	1 400	250	5 500	1 100	8 310	600	2 500	100
—	14 815	450	—	—	9 680	1 350	1 275	2 750
720	21 767	300	5 000	480	9 350	700	1 680	—
—	4 354	2 457	6 150	6 700	419	500	1 425	2 310
—	3 120	2 175	6 120	1 040	7 540	400	6 500	750
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	9 750	1 700	5 000	—	8 190	—	2 600	800
—	11 207	750	1 900	1 300	9 646	500	1 630	—
—	6 500	1 650	5 980	1 000	13 100	800	—	1 115
1 560	6 100	600	450	—	14 078	200	4 020	—
1 500	9 500	4 500	6 400	—	6 280	300	4 674	500
200	11 850	3 500	11 760	—	13 490	1 250	950	1 800
500	6 000	2 200	8 900	—	13 000	500	5 320	—
—	14 020	500	1 000	—	26 220	—	3 500	—
—	10 000	3 720	11 730	2 360	17 500	2 000	5 500	200
575	6 450	3 100	13 700	—	1 650	3 100	9 815	1 500
4 050	27 962	7 221	31 216	6 340	28 770	1 410	18 585	365
6 920	38 644	4 254	13 094	4 940	11 573	626	10 768	6 960
—	13 720	2 840	13 705	8 300	18 775	1 000	2 900	1 700
—	3 000	3 100	10 754	4 760	20 856	100	12 145	1 800
1 200	13 762	3 954	16 140	1 450	12 886	620	4 780	2 298
2 730	10 000	4 500	25 000	9 000	35 600	2 500	5 000	18 000
5 680	19 100	5 650	20 000	—	36 110	3 550	6 800	2 000
—	—	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	17	18	19	20
			Noch: Ausgaben zu ortspolizeilichen Zwecken unter Ausschluß der in der Rubrik 21 aufgeführten Aufwendungen			
Lfde Nr	Städte	Regierungsbezirk	Pensionen und Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte M.	Witwen- und Waisengelder und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten M.	Sonstige dauernde Ausgaben M.	Summe der Ausgaben Rubrik 5 bis 19 M.
		Übertrag....	—	—	—	—
95	M.-Gladbach	Düsseldorf	5 400	4 368	3 856	153 044
96	Remscheid	"	1 575	629	18 785	159 742
97	Spandau	Potsdam	5 901	4 790	12 360	183 488
98	Königshütte	Oppeln	5 132	8 574	20 234	216 120
99	Bielefeld	Minden	12 645	2 870	300	218 863
		Summe....	—	—	—	—
100	Münster	Münster	12 845	3 457	7 033	281 937
101	Hagen	Arnsberg	6 246	4 500	24 031	219 532
102	Bonn	Cöln	8 214	402	15 112	304 056
103	Görlitz	Liegnitz	11 334	11 532	16 694	255 468
104	Mülheim (Ruhr)..........	Düsseldorf	8 024	1 030	10 180	245 737
105	Erfurt	Erfurt	19 673	8 520	20 547	360 730
106	Crefeld	Düsseldorf	11 782	6 376	33 663	338 332
107	Bochum	Arnsberg	10 077	4 510	22 630	365 515
108	Gelsenkirchen	"	9 464	4 739	43 735	524 412
109	Barmen	Düsseldorf	20 200	5 032	38 623	449 756
110	Elberfeld	"	18 697	14 915	13 281	653 553
111	Altona	Schleswig	19 145	12 865	31 434	532 349
112	Halle	Merseburg	51 057	8 100	60 167	736 141
113	Dortmund	Arnsberg	20 359	17 253	9 650	417 522
114	Duisburg	Düsseldorf	10 948	6 690	44 908	483 285
115	Essen	"	14 963	9 408	38 600	877 422
116	Düsseldorf	"	27 541	20 033	78 500	1 095 934
		Summe....	—	—	—	—

21	22	23	24	25	26	27	28	29
		Einnahmen aus der Ortspolizeiverwaltung						
Aufwendungen für das Nachtwachtwesen	Summe der Ausgaben Rubrik 20 und 21	Polizei- und Exekutivstrafen	Baupolizeigebühren	Sonstige	Summe Rubrik 23 und 25	Nach Abzug der Einnahmen verbleiben Ausgaben (Rubrik 22 weniger Rubrik 26)	Auf den Kopf der Zivilbevölkerung betragen die Kosten der Ortspolizei einschl. des Nachtwachtwesens (Rubrik 27)	Bemerkungen
M	M	M	M	M	M	M	M	
—	2 953 024	—	—	—	190 399	2 762 625	—	
30 320	183 364	8 000	9 000	818	8 818	174 546	2,88	
21 832	181 574	7 270	15 000	2 750	10 020	171 554	2,67	
15 630	199 118	8 600	7 500	6 330	14 930	184 188	2,84	
360	216 480	11 554	9 574	2 747	14 301	202 179	3,07	
3 000	221 863	12 000	—	—	12 000	209 863	2,95	
—	3 955 423	—	—	—	250 468	3 704 955	2,87	
1 159	283 096	14 000	12 000	—	14 000	269 096	3,48	
42 231	261 763	11 750	9 000	2 820	14 570	247 193	3,19	
2 642	306 698	21 000	15 000	1 580	22 580	284 118	3,53	
9 446	264 914	7 500	6 000	4 300	11 800	253 114	3,07	
—	245 737	10 000	13 000	3 250	13 250	232 487	2,52	
900	361 630	16 950	27 300	3 210	20 160	341 470	3,53	
74 630	412 962	17 200	12 000	18 300	35 500	377 462	3,42	
54 075	419 590	28 000	18 000	10 540	38 540	381 050	3,21	
—	524 412	30 250	15 000	17 460	47 710	476 702	3,24	
149 801	599 557	25 750	22 200	3 358	29 108	570 449	3,65	
118 119	771 672	37 300	73 150	11 765	49 065	722 607	4,44	
129 539	661 888	31 846	—	30 633	62 479	599 409	3,61	
—	736 141	24 000	32 000	16 994	40 994	695 147	4,15	
—	417 522	39 000	45 000	—	39 000	378 522	2,16	
119 306	602 591	32 565	25 100	—	32 565	570 026	2,96	
—	877 422	30 000	28 000	6 000	36 000	841 422	3,64	
—	1 095 934	67 000	109 500	11 368	78 368	1 017 566	4,08	
—	8 843 529	—	—	—	585 689	8 257 840	3,46	

Anlage C

Was würden die Städte mit Königlicher Polizeiverwaltung voraussichtlich für ihre Polizei ausgeben, wenn sie kommunale Polizei hätten?

(Vergleich der einzelnen Städte mit solchen von nahezu gleicher Einwohnerzahl)

1	2	3	4	5		6	7		8	9
	Städte mit Königlicher Polizeiverwaltung								Zum Vergleich herangezogene Städte … wohnerzahl mit kommunaler	
Lfde Nr	Name	Einwohnerzahl	Gesamtnettoaufwendungen an Kosten der Polizeiverwaltung	auf den Kopf der Bevölkerung entfallen mithin		Von dem Betrage in Spalte 4 entfallen auf Leistungen der Gemeinden	auf den Kopf der Bevölkerung mithin		Name	Einwohnerzahl
			M	M	Pf	M	M	Pf		
1	Fulda	19 695	48 186	2	45	13 787	—	70	Prenzlau	19 694
2	St Johann	23 428	65 391	2	79	16 400	—	70	Wald	23 045
									Greifswald	23 762
										46 807
									im Durchschnitt	23 404
3	Saarbrücken	24 137	68 197	2	82	16 896	—	70	Bocholt	23 912
									Kalk	24 363
										48 275
									im Durchschnitt	24 138
4	Hanau	29 726	112 398	3	78	20 808	—	70	Düren	29 765
5	Malstatt-Burbach	38 548	107 431	2	79	26 984	—	70	Guben	36 640
									Rheydt	40 116
										76 756
									im Durchschnitt	38 378
6	Koblenz	49 191	196 303	3	99	58 610	1	19	Mülheim (Rhein)	49 185
7	Potsdam	54 089	250 644	4	63	60 198	1	11	Brandenburg	47 625
									Frankfurt a. O.	59 420
										107 045
									im Durchschnitt	53 523
8	Linden	57 895	240 430	4	15	63 685	1	10	Liegnitz	57 876
9	Wiesbaden	99 218	457 195	4	61	148 827	1	50	Mülheim (Ruhr)	92 311
									Crefeld	110 295
										202 606
									im Durchschnitt	101 303
10	Posen	130 686	663 655	5	08	196 029	1	50	Bochum	118 380
									Gelsenkirchen	147 000
										265 380
									im Durchschnitt	132 690
11	Cassel	133 642	484 596	3	63	91 496	—	69	Crefeld	110 295
									Barmen	156 095
										266 390
									im Durchschnitt	133 195
12	Schöneberg	136 520	565 919	4	15	204 780	1	50	Bochum	118 380
									Barmen	156 095
										274 475
									im Durchschnitt	137 238
13	Kiel (ohne die Außengemeinden)	140 571	694 479	4	94	210 856	1	50	Bochum	118 380
									Elberfeld	162 639
										281 019
									im Durchschnitt	140 510

10	11		12	13	14	15	16	17	18	19	20
von nahezu gleicher Ein- Polizeiverwaltung			Die Kosten der Polizeiverwaltung in den Städten mit Königlicher Polizeiverwaltung würden, wenn diese Städte kommunale Polizei hätten, mithin betragen								Bemerkungen
Gesamt-nettoaufwendungen an Kosten der Polizeiverwaltung			an Gesamtnettoaufwendungen				an Leistungen der Gemeinden				
	auf den Kopf der Bevölkerung entfallen mithin		(Spalte 10 gegen Spalte 4)		auf den Kopf der Bevölkerung (Spalte 11 gegen Spalte 5)		(Spalte 10 gegen Spalte 6)		auf den Kopf der Bevölkerung (Spalte 11 gegen Spalte 7)		
			mehr	weniger	mehr	weniger	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	M	Pf	M	M	M	M	M	M	M	M	
28 244	1	43	—	19 942	—	1,02	14 457	—	0,73	—	
38 068 70 420	1 2	65 96	—	11 147	—	0,47	37 844	—	1,62	—	
108 488	4	61									
54 244	2	32									
44 141 66 082	1 2	85 71	—	13 085	—	0,84	38 216	—	1,58	—	
110 223	4	56									
55 112	2	28									
64 570	2	17	—	47 828	—	1,81	43 762	—	1,47	—	
72 524 94 980	1 2	98 87	—	23 679	—	0,81	56 768	—	1,18	—	
167 504	4	85									
83 752	2	18									
155 591	3	16	—	40 712	—	0,83	96 981	—	1,97	—	
104 855 192 057	2 3	20 23	—	102 188	—	1,84	88 258	—	1,66	—	
296 912	5	43									
148 456	2	77									
155 158	2	68	—	85 272	—	1,47	91 473	—	1,58	—	
232 487 377 462	2 3	52 42	—	152 220	—	1,60	156 148	—	1,61	—	
609 949	6	04									
304 975	3	01									
381 050 476 702	3 3	21 24	—	234 779	—	1,85	232 847	—	1,73	—	
857 752	6	45									
428 876	3	23									
377 462 570 449	3 3	42 65	—	10 640	—	0,07	382 460	—	2,87	—	
947 911	7	07									
473 956	3	56									
381 050 570 449	3 3	21 65	—	90 169	—	0,68	270 970	—	1,97	—	
951 499	6	86									
475 750	3	47									
381 050 722 607	3 4	21 44	—	142 650	—	1,01	340 973	—	2,43	—	
1 103 657	7	65									
551 829	3	93									

1	2	3	4	5		6	7		8	9
	Städte mit Königlicher Polizeiverwaltung								Zum Vergleich herangezogene Städte mit kommunaler Polizeiverwaltung	
Lfde Nr	Name	Einwohnerzahl	Gesamtnettoaufwendungen an Kosten der Polizeiverwaltung	auf den Kopf der Bevölkerung entfallen mithin		Von dem Betrage in Spalte 4 entfallen auf Leistungen der Gemeinden	auf den Kopf der Bevölkerung mithin		Name	Einwohnerzahl
			M.	M.	Pf.	M.	M.	Pf.		
14	Aachen	142 777	655 267	4	59	223 166	1	56	Bochum	118 380
									Altona	165 882
										284 262
									im Durchschnitt	142 131
15	Danzig	151 482	758 426	5	01	231 493	1	53	Gelsenkirchen	147 000
									Barmen	156 095
										303 095
									im Durchschnitt	151 548
16	Rixdorf	153 558	656 989	4	28	230 337	1	50	Gelsenkirchen	147 000
									Elberfeld	162 639
										309 639
									im Durchschnitt	154 820
17	Königsberg	210 769	1 183 410	5	61	316 154	1	50	Duisburg	192 199
									Essen	231 272
										423 471
									im Durchschnitt	211 736
18	Stettin	219 210	928 620	4	24	328 815	1	50	Dortmund	175 501
									Essen	231 272
									Düsseldorf	249 468
										656 241
									im Durchschnitt	218 747
19	Magdeburg	233 329	1 122 393	4	81	360 924	1	54	Essen	231 272
20	Charlottenburg	236 153	1 150 747	4	87	354 600	1	50	Düsseldorf	249 468
21	Hannover	242 794	1 217 551	5	02	364 191	1	50	Essen	231 272
									Düsseldorf	249 468
										480 740
									im Durchschnitt	240 370
	Die Städte:									
22	Frankfurt a. M. (ohne die Außengemeinden)	332 294	bleiben hier außer Betracht, weil ihnen Städte von nahezu gleicher Einwohnerzahl mit kommunaler Polizeiverwaltung nicht gegenüber gestellt werden können.							
23	Cöln	421 162								
24	Breslau	464 856								
25	Berlin (ohne die Außengemeinden)	2 018 088								

10	11		12	13	14	15	16	17	18	19	20
von nahezu gleicher Ein- Polizeiverwaltung			Die Kosten der Polizeiverwaltung in den Städten mit Königlicher Polizeiverwaltung würden, wenn diese Städte kommunale Polizei hätten, mithin betragen								Bemerkungen
Gesamtnettoaufwendungen an Kosten der Polizeiverwaltung	auf den Kopf der Bevölkerung entfallen mithin		an Gesamtnettoaufwendungen				an Leistungen der Gemeinden				
			(Spalte 10 gegen Spalte 4)		auf den Kopf der Bevölkerung (Spalte 11 gegen Spalte 5)		(Spalte 10 gegen Spalte 6)		auf den Kopf der Bevölkerung (Spalte 11 gegen Spalte 7)		
			mehr	weniger	mehr	weniger	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	M	Pf	M	M	M	M	M	M	M	M	
381 050	3	21	—	165 037	—	1,14	267 064	—	1,89	—	
599 409	3	61									
980 459	6	82									
490 230	3	45									
476 702	3	24	—	234 850	—	1,56	292 083	—	1,92	—	
570 449	3	65									
1 047 151	6	89									
523 576	3	45									
476 702	3	24	—	57 334	—	0,41	369 318	—	2,37	—	
722 607	4	44									
1 199 309	7	68									
599 655	3	87									
570 026	2	96	—	477 686	—	2,28	389 570	—	1,83	—	
841 422	3	64									
1 411 448	6	60									
705 724	3	33									
878 522	2	16	—	182 784	—	0,83	417 021	—	1,01	—	
841 422	3	64									
1 017 566	4	08									
2 237 510	9	88									
745 836	3	41									
841 422	3	64	—	280 971	—	1,17	480 498	—	2,10	—	
1 017 566	4	08	—	133 181	—	0,79	662 966	—	2,58	—	
841 422	3	64	—	288 057	—	1,15	565 303	—	2,37	—	
1 017 566	4	08									
1 858 988	7	72									
929 494	3	87									

Anlage D

Welche Beitragssummen für die einzelnen Städte würden sich ergeben, wenn sie
$^2/_5$ des Gesamtnettoaufwandes für die staatliche Polizeiverwaltung unter Hinzurechnung von $^2/_5$ von $3^1/_2$ Prozent des Wertes der im Eigentum des Staates befindlichen Polizeidienstgebäude und Inventarienstücke und nach Abzug von $^3/_5$ von $3^1/_2$ Prozent des Wertes der im Eigentum der Stadtgemeinden befindlichen Polizeidienstgebäude und Inventarienstücke
zu tragen hätten?

1	2	3	4	5	6	7
Lfde Nr	Städte	Gesamtnettoaufwand für die Polizei (Spalte 11 der Nachweisung A)	Davon ab: die in Spalte 3 mit enthaltenen Jahresnutzungswerte der Dienstgebäude und Grundstücke, sowie die Beträge der dem Staate aus der Überweisung einzelner Polizeizweige an die Gemeinden erwachsenen Minderausgabe (Spalte 6 bis 8 der Nachweisung A)	Bleibt Gesamtnettoaufwand für die staatliche Polizeiverwaltung (Spalte 3 weniger Spalte 4)	2/5 hiervon (Spalte 5) betragen	Dem (von treten hinzu 2/5 von 3 1/2 % des Wertes der im Eigentum des Staates befindlichen Polizeidienstgebäude usw
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1	Fulda	48 186	4 479	43 707	17 483	30
2	St Johann	65 391	1 260	64 131	31 625*)	57
3	Saarbrücken	68 197	1 980	66 217	27 764*)	53
4	Hanau	112 398	15 611	96 787	38 715	507
5	Malstatt-Burbach	107 431	1 980	105 451	34 931*)	72
6	Koblenz	196 303	7 805	188 498	75 399	102
7	Potsdam	250 644	3 940	246 704	98 682	1 324
8	Linden	240 430	23 900	216 530	86 612	3 270
9	Wiesbaden	457 195	49 247	407 948	163 179	7 873
10	Posen	663 655	83 282	580 373	232 149	4 008
11	Cassel	484 596	8 400	476 196	190 478	10 191
12	Schöneberg	565 919	10 312	555 607	222 243	840
13	Kiel (ohne die Außengemeinden)	694 479	157 373	537 106	214 842	560
14	Aachen	655 267	39 129	616 138	246 455	135
15	Danzig	758 426	26 510	731 916	292 766	11 489
16	Rixdorf	656 989	33 000	623 989	249 596	6 698
17	Königsberg	1 183 410	30 355	1 153 055	461 222	6 213
18	Stettin	928 620	76 325	852 295	340 918	12 684
19	Magdeburg	1 122 393	81 002	1 041 391	416 556	3 073
20	Charlottenburg	1 150 747	20 590	1 130 157	452 063	3 502
21	Hannover	1 217 551	204 509	1 013 042	405 217	13 712
22	Frankfurt a. M. (ohne die Außengemeinden)	1 717 546	218 807	1 498 739	599 496	140
23	Cöln	1 862 901	191 960	1 670 941	668 376	19 237
24	Breslau	2 299 599	206 126	2 093 473	837 389	9 286
25	Berlin (ohne die Außengemeinden)	19 222 798	418 411	18 804 387	7 521 755	21 890
	Summe	36 731 071	1 916 293	34 814 778	13 925 911	136 946

*) Die Berechnung ist erfolgt unter Anwendung der Bestimmung des § 4 des Gesetzentwurfes.

8	9	10	11		12	13	14	15	
dem) Betrage in Spalte 6		Es würden sich mithin die Polizeikostenbeiträge der Gemeinden belaufen auf (Spalte 8 weniger Spalte 9)			Der für das Etatsjahr 1906 von den Gemeinden zu leistende Polizeikostenbeitrag beträgt: (Spalte 12 der Nachweisung A)	Mithin Spalte 10 gegen Spalte 12 mehr	Bei kommunaler Polizeiverwaltung würden die Kosten betragen		
Summe (Spalte 6 und 7)	sind abzuziehen 3/5 von 3 1/2 % des Wertes der im Eigentum der Gemeinden befindlichen Polizeidienstgebäude usw	im ganzen	auf den Kopf der Bevölkerung				im ganzen	auf den Kopf der Bevölkerung	
M	M	M	M	Pf	M	M	M	M	Pf
17 513	—	17 513	—	89	9 428	8 085	28 164	1	43
31 682	—	31 682	1	35	15 140	16 542	54 353	2	32
27 817	—	27 817	1	15	14 916	12 901	55 032	2	28
39 222	—	39 222	1	32	8 971	30 251	64 505	2	17
35 003	—	35 003	—	91	25 004	9 999	84 035	2	18
75 501	1 770	73 731	1	50	50 805	22 926	155 444	3	16
100 006	312	99 694	1	84	59 258	40 436	149 827	2	77
89 882	—	89 882	1	55	53 708	36 174	155 159	2	68
171 052	—	171 052	1	72	133 180	37 872	298 646	3	01
236 157	315	235 842	1	80	133 647	102 195	422 116	3	23
200 669	—	200 669	1	50	91 496	109 173	475 766	3	56
223 083	—	223 083	1	63	194 468	28 615	473 724	3	47
215 402	—	215 402	1	53	63 283	152 119	552 444	3	93
246 590	3 276	243 314	1	70	184 037	59 277	492 581	3	45
304 255	28	304 227	2	01	227 223	77 004	522 613	3	45
256 294	—	256 294	1	67	218 337	37 957	594 269	3	87
467 435	—	467 435	2	22	306 724	160 711	701 861	3	33
353 602	65	353 537	1	61	281 160	72 377	747 506	3	41
419 629	2 194	417 435	1	79	290 292	127 143	849 318	3	64
455 565	257	455 308	1	93	354 230	101 078	963 504	4	08
418 929	—	418 929	1	72	224 809	194 120	939 613	3	87
599 636	20 380	579 256	1	74	334 234	245 022	Städte von nahezu gleicher Einwohnerzahl mit kommunaler Polizeiverwaltung können nicht gegenübergestellt werden.		
687 613	708	686 905	1	63	451 293	235 612			
846 675	2 849	843 826	1	81	515 806	328 020			
7 543 645	92 961	7 450 684	3	69	4 888 970	2 561 714			
14 062 857	125 115	13 937 742	(im Durchschnitt) 2	41	9 130 419	4 807 323			

Nr 22

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, zu veranlassen, daß das gegen den Abgeordneten **Boehmer** beim Königlichen Amtsgericht zu Stargard in Pommern (Geschäftsnummer: 4 B 20. 07. 17) schwebende **Privatklageverfahren** wegen Beleidigung für die Dauer der laufenden Session eingestellt werde. (Artikel 84 Absatz 4 der Verfassungsurkunde)

Berlin, den 29. November 1907

v. Pappenheim

Unterstützt durch:

Graf v. Carmer
v. Ditfurth
Firzlaff
v. Heyking
v. Kessel
Dr v. Korn-Rudelsdorf
Dr Krüger (Marienburg)
v. Lucke-Büttnershof
Reiner
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Sernau
v. Waldow
v. Wenden
Will

Nr 23

Interpellation

Ist die Königliche Staatsregierung in der Lage, schon jetzt darüber Auskunft zu geben, in welchem Umfange und nach welchen Gesichtspunkten die in der Thronrede verheißene **Aufbesserung der Beamtengehälter** stattfinden soll?

Berlin, den 30. November 1907

Bachmann
Bartels
Bartling
Dr Berndt
Dr Beumer
Dr v. Böttinger
v. Bülow
Dr v. Campe
Dippe
Engelsmann
Fink
Franken
Dr Friedberg
Fritsch
Fürbringer
Glatzel
Gleim
Dr Görck
Dr Gottschalk (Solingen)
Graßmann
Haarmann
D Hackenberg
Hausmann
Heine
Dr Heydweiller
Heye
Hilbck
Hirsch (Essen)
Hische
Hobrecht
Hofmann
Holtermann
Horn
Hoyermann
Dr Jänecke
Jorns
Junghann (Königshütte)
Junghenn (Hanau)
Jürgensen
Just
Dr Keil
Kerkhof
Knobloch
Koenig (Guben)
Dr Krause (Königsberg)
Krawinkel
Dr Lotichius
Lusensky (Hohensalza)
Macco
Mathis
Metger (Flensburg)
Meyer (Diepholz)
Nischwitz
Dr Paasche
Prietze
Puttfarken
Rambohr
Rimpau
Dr Röchling
v. Schenckendorff
Schiffer
Schmieding (Dortmund)
Dr Schroeder (Cassel)
v. Schubert
Seydel
Sieg
Ulrichs
Dr Voltz
Voß (Linden)
Wamhoff
Westermann
Wiersdorff
Witting
Witzmann
Wolff (Biebrich)
Zuckschwerdt

Nr 24*)

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in der laufenden Session einen Gesetzentwurf zur **Abänderung des Einkommensteuergesetzes** vorzulegen, durch welchen

1. die Bestimmungen des § 19**) erheblich weiter ausgebaut werden, insbesondere
   a) die Grenzen, innerhalb deren hier Steuerermäßigungen vorgesehen sind, erweitert werden,
   b) der pro Kopf der unterhaltsbedürftigen Familienangehörigen abzugsfähige Betrag von 50 Mark, den Kosten der Lebenshaltung entsprechend, wesentlich erhöht, und die Zahl der Familienangehörigen in weiterem Maße berücksichtigt wird;

---

*) S. Drucks. Nr 486 und 490 Session 1907

**) § 19 bestimmt:

Gewährt ein Steuerpflichtiger, dessen Einkommen den Betrag von 3 000 Mark nicht übersteigt, Kindern oder anderen Familienangehörigen auf Grund gesetzlicher Verpflichtung (§§ 1601 bis 1615 B. G. B.) Unterhalt, so wird ihm von dem steuerpflichtigen Einkommen für jedes derartige Familienmitglied der Betrag von 50 Mark in Abzug gebracht mit der Maßgabe, daß in jedem Falle eine Ermäßigung stattfindet um eine der im § 17 vorgeschriebenen Steuerstufen bei dem Vorhandensein von 3 oder 4, um zwei Stufen bei dem Vorhandensein von 5 oder mehr derartigen Familienmitgliedern.

Bei Einkommen von mehr als 3 000 Mark, aber nicht mehr als 6 500 Mark, wird der im § 17 vorgeschriebene Steuersatz ermäßigt

um eine Stufe, wenn der Steuerpflichtige 3 oder 4,

um zwei Stufen, wenn der Steuerpflichtige 5 oder mehr Kindern oder anderen Familienangehörigen auf Grund gesetzlicher Verpflichtung Unterhalt gewährt.

Bei der Feststellung der für die Ermäßigung maßgebenden Personenzahl (Abs. 1 und 2) werden nicht mitgerechnet die Ehefrau des Steuerpflichtigen und diejenigen Kinder und Angehörigen, welche das vierzehnte Lebensjahr überschritten haben und entweder im landwirtschaftlichen oder gewerblichen Betriebe des Steuerpflichtigen dauernd tätig sind oder ein eigenes Einkommen von mehr als der Hälfte des ortsüblichen Tagelohns nach ihrer Altersklasse und nach ihrem Geschlechte haben.

Ist nach Abs. 1 Ermäßigung unter den Steuersatz von 6 Mark begründet, so tritt Befreiung von der Staatssteuer ein.

2. für die durch vorstehende Abänderungen verursachten Ausfälle durch schärfere und weitere Ausgestaltung der Progression (§ 17) ein Ausgleich geschaffen wird.

Berlin, den 2. Dezember 1907

Dr Hitze Herold Kirsch (Düsseldorf) Trimborn

Unterstützt durch:

Bolik
Brust
Dr Dittrich (Braunsberg)
Dr Fervers
Gerhardus
Dr Glattfelter
Graw
v. dem Hagen
Dr Hager (Ruda)
Hirschberg
Hoeveler (Kempen)
Jaegen
Dr König (Crefeld)
Krebs
Marx
Mies
Müller (Koblenz)
Dr Porsch
Roeren
Schwarze (Lippstadt)
Tourneau
Wellstein

Zu Nr 24

Den Unterstützern des Antrages der Abgeordneten Dr Hitze und Genossen auf der Drucksache Nr 24 sind verschiedene Namen hinzugetreten. Der Antrag ist nunmehr überhaupt unterstützt durch:

Dr Belzer
Bolik
Brust
Busch
Cahensly
Dr Dittrich (Braunsberg)
Euler
Dr Faßbender
Dr Fervers
Gerhardus
Dr Glattfelter
Graw
v. dem Hagen
Dr Hager (Ruda)
Dr Hauptmann
Hirschberg
Hoeveler (Kempen)
Hubrich
Jaegen
Kesternich
Klausener
Klose
Dr König (Crefeld)
Krebs
Linz
Dr Marcour
Marx
Mies
Müller (Koblenz)
Dr Pieper
Dr Porsch
Roeren
Dr Ruegenberg
Dr v. Savigny
Schmidt (Warburg)
Schwarze (Lippstadt)
Sittart
Dr Spahn
Strzoda
Stupp
Tourneau
Underberg
Wallenborn
Wattendorff
Wellstein
Dr am Zehnhoff

Berlin, den 11. Dezember 1907

— 1 —

Nr 25

Der Minister für Handel und Gewerbe
J.-Nr IV 6785

Berlin, den 5. Dezember 1907
Eingegangen 7. Dezember 1907

Eurer Exzellenz beehre ich mich, in der Anlage einen **Bericht** des Geheimen Oberregierungsrats Dr v. Seefeld **über die Förderung des Kleingewerbes in den Niederlanden**
zur gefälligen Mitteilung an das Haus der Abgeordneten ergebenst zu übersenden.

Delbrück

An
den Herrn Präsidenten des Hauses
der Abgeordneten

Die Förderung des Kleingewerbes in den Niederlanden

Inhalt

Der Berichterstatter war beauftragt, zusammen mit dem Regierungs- und Gewerbeschulrat Professor Richter in Düsseldorf das gewerbliche Unterrichtswesen und die Gewerbeförderung im Königreich der Niederlande zu studieren, und hat diesen Auftrag in der Zeit vom 18. bis 30. Juni 1906 ausgeführt. Besucht wurden die gewerblichen Lehranstalten im Haag, in Rotterdam, Leiden, Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Alkmaar, Leeuwarden, Enschede und Arnheim. Die Durchführung der Reise ist vom ersten Tage ab durch das liebenswürdige Entgegenkommen der niederländischen Behörden und der Schulvorstände gefördert worden. Besonders sei der Fürsorge des Herrn Ministers des Innern, Exzellenz Rink, gedacht, der uns den Inspektor des mittleren Unterrichts, Herrn H. J. de Groot als Begleiter und Berater beigab. Für die uns erwiesene Gastfreundschaft sei auch an dieser Stelle der lebhafteste Dank ausgesprochen.

I. Ansätze zur Organisation des Kleingewerbes und zur Gewerbeförderung

Wie die gewaltigen Umwälzungen im Gefolge der französischen Revolution in vielen Teilen Deutschlands die Jahrhunderte alte Organisation des Gewerbestandes gelockert haben, so hat auch in Holland die neue Zeit die Zunftverfassung erschüttert. Im Jahre 1795 ging die alte Republik Holland zu Grabe und im Jahre 1798 sprach die neue Konstitution die Aufhebung aller Zünfte aus. Es dauerte freilich noch länger als ein Jahrzehnt, bis die Zünfte, die durch Fürsorge für Alter und Krankheit mit ihren Mitgliedern eng verwachsen waren, tatsächlich zerfielen. Dann aber verschwanden sie endgültig. Wohl hat es bis in unsere Tage nicht an Versuchen gefehlt, dem Gewerbestande wieder eine einheitliche und eigenartige Organisation zu geben, allein sie sind sämtlich ohne Erfolg geblieben. Nicht nur das Zunftwesen ist in Holland ohne Rest verschwunden, sondern auch die von den Zünften entwickelten und bei uns allen sonstigen Wandelungen zum Trotz fast unverändert bewahrten Formen für die Heranbildung des Nachwuchses vom Lehrling zum Gesellen und vom Gesellen zum Meister, das feste und eigenartige Verhältnis des Meisters zum Lehrling haben ihre Geltung verloren. Das Wort „Der Lehrling gehört dem Meister“ ist in Holland weit entfernt von unbestrittener Gültigkeit, ein Umstand, der für die Entwickelung des gewerblichen Schulwesens von ausschlaggebender Bedeutung gewesen ist.

Zu einem Teil hat Privatinitiative und freiwilliger Zusammenschluß Gleichgesinnter den Platz auszufüllen gestrebt, den die Zünfte bei ihrem Zerfall leer gelassen hatten. Der Verein zur Förderung des gewerblichen Unterrichts (Vereeniging ter bevordering van het ambachtsonderwijs) in der Provinz Drente hat sich unter Führung des Abgeordneten Smeenge bemüht, die alten Formen des Lehrverhältnisses wieder zu beleben, indem er junge Burschen, die seiner Obhut anvertraut werden, in Lehrstellen bei Handwerkern unterbringt. Der Verein schließt mit dem Lehrherrn einen Vertrag ab, durch den ein bestimmter Ausbildungsgang festgelegt wird, dessen Einhaltung er durch einen Beauftragten kontrollieren läßt. In der Regel wird eine dreijährige Lehrzeit vereinbart, der Verein zahlt dem Lehrherrn ein Lehrgeld, zumeist im ersten Jahre 40, im zweiten 35 und im dritten 25 Gulden, und verpflichtet den Lehrherrn dem Lehrling einen Wochenlohn zu zahlen, der zuerst 50 Cents beträgt und allmählich bis zu 1 oder 2 Gulden steigt. Jedes Jahr

müssen die Lehrlinge vor einer Abordnung des Vereins eine Probearbeit anfertigen, die Arbeiten werden ausgestellt und vom Verein auch mit Preisen belohnt.

Beschränken diese Bestrebungen sich auf die Provinz Drente, so hat ein anderer Verein „zur Veredelung des Gewerbes“ (Vereeniging ter veredeling van het ambacht), der sich eines Staatszuschusses von 1700 Gulden erfreut, eine Hebung des Handwerks durch Veranstaltung von Gesellen- und Meisterprüfungen zu erreichen gesucht. Natürlich ist die Ablegung dieser Prüfungen durchaus freiwillig und der Besitz eines von dem Verein ausgestellten Prüfungszeugnisses mit keinen gesetzlichen Vorteilen verknüpft. Es hat sich denn auch noch kein großer Andrang zu diesen Prüfungen gezeigt.

Nahezu völlig versagt hat die sonst so rührige Privatinitiative bisher auf dem Gebiete des genossenschaftlichen Zusammenschlusses. Im Gegensatz zu dem gut entwickelten landwirtschaftlichen Genossenschaftswesen kann von einem gewerblichen Genossenschaftswesen kaum die Rede sein. Sucht man in holländischen Quellen nach Angaben über Veranstaltungen zur Befriedigung des Kreditbedürfnisses des gewerblichen Mittelstands, so findet man im wesentlichen nur Bankinstitute, Sparkassen und mildtätige Einrichtungen erwähnt.

Die Fragen, vor die der gewerbliche Mittelstand durch die industrielle Entwickelung unserer Tage gestellt ist, sind indessen der Beachtung der niederländischen Regierung nicht entgangen. Der Minister Kuyper hat zu ihrer Bearbeitung einige Zeit vor seinem Rücktritt (1905) die Königliche Kommission für den Mittelstand berufen. Sie besteht aus 25 Mitgliedern, ihre Aufgaben liegen vornehmlich in der Sammlung von Material und der Abgabe von Gutachten; eigene Exekutive fehlt ihr, sie hat daher, vielleicht auch infolge des in den Niederlanden inzwischen erfolgten politischen Systemwechsels, eine Einwirkung auf Gesetzgebung und Verwaltung noch nicht geübt. Vorsitzender der Kommission ist Herr R. P. J. Tutein Noltheníus in Amsterdam, der, obwohl als Politiker keiner der maßgebenden Parteien angehörig, in allen Fragen der Gewerbeförderung und des gewerblichen Unterrichts eine gewichtige Stimme schon deswegen besitzt, weil er beide Gebiete im Auslande, besonders auch in Süddeutschland eingehend studiert hat und mit Wort und Schrift für die Aneignung solcher fremdländischer Einrichtungen eintritt, die er für sein Vaterland für nützlich erachtet. Der liebenswürdigen Bereitwilligkeit, mit der Herr Tutein Nolthenius unsere Studien gefördert hat, sei auch an dieser Stelle mit lebhaftem Danke gedacht. Seiner Anregung ist es zu verdanken, daß in Zutphen ein Versuch mit der Veranstaltung eines Meisterkursus für Schneider nach deutschem Vorbild gemacht ist.

Der Wunsch, den man bei der Einsetzung der Königlichen Kommission für den Mittelstand vielleicht gehegt hat, daß sie sich nämlich zu einer Standesvertretung für die kleineren Gewerbetreibenden entwickeln möchte, hat sich nicht erfüllt. Es ist jedoch aus der Privatinitiative heraus ein besonderer Bund erstanden (Maatschappij van nijverheid, Gewerbeverein), der alljährlich Kongresse abhält und für den Sommer 1907 außerdem die Veranstaltung einer Ausstellung von Werkzeugen und Motoren für das Kleingewerbe in Amsterdam beabsichtigt. Sein Vorsitzender ist zur Zeit gleichfalls Herr Tutein Nolthenius.

Auf dem Gebiete der Gewerbeförderung im engeren Sinne sind somit in den Niederlanden erst bescheidene Anfänge zu finden, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß im Laufe der Zeit aus ihnen bedeutsamere Veranstaltungen erwachsen können. Für heute gebührt das Hauptinteresse unzweifelhaft dem gewerblichen Schulwesen.

II. Das gewerbliche Unterrichtswesen

1. Die gesetzlichen Grundlagen

Das heutige Schulwesen der Niederlande ist das Ergebnis langjähriger und noch immer nicht ganz zur Ruhe gekommener Kämpfe, die sich namentlich um die Frage der Konfessionalität des Unterrichts gedreht haben. Schon das Schulgesetz von 1801 schrieb vor, daß der öffentliche Unterricht allgemein christlich aber nicht konfessionell sein solle. Diesen Grundsatz haben sowohl die Verfassung wie die späteren Schulgesetze bestätigt. In den Volksschulen und den höheren Schulen, soweit sie von den Gemeinden oder vom Staate errichtet sind, ist bis auf den heutigen Tag die Religion kein Lehrfach und die Schullehrer dürfen nicht darin unterrichten; dies ist den Geistlichen der verschiedenen Bekenntnisse vorbehalten. Der Gegensatz, in dem sich ein großer Teil des religiös stark gespaltenen und zugleich religiös lebhaft interessierten niederländischen Volkes zu diesem Grundsatze befand und noch befindet, hat dahin geführt, daß neben den öffentlichen Schulen aller Grade von der Volksschule bis hinauf zur Universität Privatschulen entstanden sind. Sie sind meist von Vereinen begründet, die überhaupt im öffentlichen Leben der Niederlande eine bedeutsame Rolle spielen, und es ist ihnen gelungen, neben den öffentlichen Schulen volle Gleichberechtigung zu erringen. In den letzten Jahren gewährt ihnen der Staat sogar bei Erfüllung gewisser Bedingungen ebenso wie den öffentlichen Schulen regelmäßige Zuschüsse. Natürlich hat hierdurch das Streben nach Errichtung konfessioneller Privatschulen einen neuen Anstoß erhalten, und so hat die tatsächliche Entwickelung von dem Prinzip der konfessionslosen Schulen immer weiter abgeführt. Selbst in kleinen Gemeinden trifft man bisweilen nebeneinander drei Volksschulen, die öffentliche, eine evangelische und eine katholische.

Für den Elementarunterricht gilt jetzt das Gesetz vom 17. August 1878 mit einer Reihe von Nachträgen. Danach dauert die Volksschulpflicht 6 Jahre, beginnend vom 7. Lebensjahre des Kindes. Die breite Masse der Jugend verläßt also im Alter von 12 bis 13 Jahren die Schule und tritt ins praktische Leben ein. Dieser Umstand, verbunden mit der bereits erwähnten Tatsache, daß die Zurücklegung einer geregelten Lehrzeit beim Meister nicht mehr fester Handwerksbrauch in Holland ist, ist, wie noch zu zeigen sein wird, von entscheidender Bedeutung für die Entwickelung des gewerblichen Unterrichtswesens gewesen.

Die Volksschule (lagere School) ist gleichzeitig der gemeinsame Unterbau für die höheren Schulen. Zu diesem Zweck ist ihr eine Abteilung mit erweitertem Unterricht (meer uitgebreid lager onderwijs) angegliedert, in der zum Lehrplan der Volksschule eine fremde Sprache (französisch) und ein siebentes Schuljahr hinzutritt. Absolventen dieser siebenten Klasse steht der Eintritt in die höhere Bürgerschule mit 3- und 5jährigem Lehrgang, entsprechend etwa unseren Real- und Oberrealschulen, und in das Gymnasium mit 6jährigem Lehrgang offen. — Vielfach ist mit den Volksschulen auch ein allgemeiner Fortbildungsunterricht (herhalings onderwijs) von 96 Stunden im Jahr verbunden. Der Besuch ist freiwillig, die Einführung einer Verpflichtung zur Teilnahme ist 1900 von der zweiten Kammer abgelehnt worden. Gelegenheit, diesem Unterricht beizuwohnen, bot sich uns leider nicht.

Der Entwickelung des gewerblichen Schulwesens hat das Gesetz vom 2. Mai 1863 (mit mehreren Nachträgen) die Wege zu weisen gesucht, ohne indes das Gebiet erschöpfend zu regeln. Es sieht neben den bereits vorerwähnten höheren Bürgerschulen die Errichtung von Bürgertagesschulen und Bürgerabendschulen in allen Ge-

meinden mit über 10 000 Seelen vor, trifft Bestimmungen über den Lehrplan dieser Schulen und regelt die Staatsaufsicht. Diese wird durch Inspektoren wahrgenommen, die dem Minister des Innern (für die Ackerbauschulen dem Landwirtschaftsminister) unmittelbar unterstellt sind, und von denen einer mit der Beaufsichtigung der gewerblichen Schulen betraut ist. Dieser hält sich durch regelmäßige Besichtigungen, Begutachtung der Lehrpläne und Prüfung neu anzustellender Lehrer in ständiger enger Fühlung mit den einzelnen Schulen.

2. Bürgertag- und -abendschulen

Die Bürgertagschulen, deren Einführung das Gesetz über den mittleren Unterricht im Sinne hatte, sollten eine allgemeine, nicht für ein bestimmtes Fach berechnete Einführung in das Gewerbe geben. Der Lehrgang ist zweijährig gedacht und umfaßt Mathematik, die Elemente der theoretischen und angewandten Mechanik und Maschinenkunde, der Naturlehre und Chemie, der niederländischen Sprache, der Volkswirtschaftslehre, Freihand- und Linearzeichnen und Turnen. Es ist nicht zu verwundern, daß die Schulen bei diesem überreichen Programm versagt haben und daß sie, obwohl sie nach dem Gesetz in allen Gemeinden mit über 10 000 Seelen eingerichtet werden sollten, nach und nach sämtlich eingegangen sind. Günstiger haben sich die Bürgerabendschulen entwickelt, besonders seitdem man ihre Beziehungen zu den höheren Bürgerschulen gelockert und sie in Leitung und Lehrkörper mit den gewerblichen Fachschulen in nähere Verbindung gebracht und besonderes Gewicht auf die Ausbildung für ein bestimmtes Fach gelegt hat. Sie bieten wöchentlich 15 Stunden Unterricht, meist von 6 bis 9 Uhr abends an den 5 ersten Wochentagen, und werden von Schülern besucht, die bereits in der Praxis eines gewerblichen Berufes stehen. Im Sommer ruht der Unterricht. Wir konnten deshalb dem Unterricht einer solchen Schule nicht beiwohnen, hatten aber in Alkmaar Gelegenheit, eine reichhaltige Ausstellung von Schülerzeichnungen der verschiedenen Jahrgänge zu sehen. Die vom Gesetz vorgesehene Dauer des Lehrganges beträgt 2 Jahre, häufig fügen die Gemeinden aus freien Stücken ein drittes und viertes Schuljahr hinzu. Der Lehrplan umfaßt

	im ersten Jahre	im zweiten Jahre
Rechnen und Mathematik ..	3 Std.	2 bis 3 Std.
Niederländisch	2 „	2 „
Freihandzeichnen	4 „	2 „
Linearzeichnen	6 „	0 „
Fachzeichnen	0 „	8 bis 9 „

im 3. und 4. Jahre ist er ähnlich wie im 2., berücksichtigt jedoch ausgiebig die Bedürfnisse der einzelnen Gewerbe. Im Zeichenunterricht machen im ersten Jahre alle Schüler sowohl im Freihand- wie im Linearzeichnen gemeinsame Übungen nach Wandtafeln und Skizzen des Lehrers. Vom 2. Jahr an wird das Fachzeichnen gepflegt und tritt demgemäß eine Trennung der Schüler nach Berufen ein. Im 3. und 4. Jahre werden die Tischler bis zum Möbelzeichnen, die Zimmerleute bis zu Dachverbindungen und Treppen, Schmiede bis zu Maschinenteilen gefördert. Die Maler erhalten verhältnismäßig wenig Zeichenunterricht, üben sich dafür aber an praktischen Malaufgaben, wie einfachen Kanten, Schildern, Schriften, Plakaten usw in natürlicher Größe.

3. Die Handwerkerschulen

Die Auflösung der geschichtlichen Organisation des Handwerks und das Verschwinden einer festgeordneten Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses beim Meister

mußte im Laufe der Zeit dahin führen, daß ein Mangel an tüchtigen und vielseitig geschulten Gesellen eintrat. Diesem Notstand abzuhelfen übernahm, wie so oft in Holland, die in einem Verein verkörperte Privatinitiative. Die Gesellschaft für den Arbeiterstand (Maatschappij voor den werkenden stand) gründete 1861 in Amsterdam die erste Handwerkerschule mit dem ausgesprochenen Zweck, für einzelne besonders wichtige Handwerke die fehlende Meisterlehre zu ersetzen und dem Handwerk tüchtige Arbeiter zu liefern. Diesem Zweck entspricht der Lehrgang der Schulen, der eine praktische, zeichnerische und theoretische Ausbildung umfaßt.

Dem Amsterdamer Vorbilde folgte im Jahre 1869 die Rotterdamer Abteilung der Gesellschaft zur Beförderung der Baukunst (Maatschappij ter bevordering der Bouwkunst). Jetzt sind die Handwerkerschulen, deren Zahl inzwischen auf 36 gewachsen ist, unzweifelhaft die eigenartigste und am stärksten entwickelte Gattung unter den niederländischen gewerblichen Schulen. Seit dem Jahre 1891 erhalten die Schulen laufende Unterstützungen vom Staat. Der durch das Schulgeld — welches jährlich 5 bis 15 Gulden beträgt und nach den Vermögensverhältnissen der Schüler abgestuft wird — nicht gedeckte Betrag wird seitdem meist zu 50 % vom Staat, zu 30 % von der Provinz und zu 20 % von der Gemeinde aufgebracht. Nach der letzten uns zugänglichen Nachweisung betrugen im Jahre 1903 die Gesamtaufwendungen 668595 Gulden, wovon durch Staatszuschüsse 199935 Gulden gedeckt waren.

Die Handwerkerschulen stellen keine andere Aufnahmebedingung als die Zurücklegung des 12. Lebensjahres und Erfüllung der Volksschulpflicht. Der Lehrgang dauert 3 Jahre (nur bei den beiden Schulen in Amsterdam 2 Jahre) bei wöchentlich 44 Unterrichtsstunden. Von der Unterrichtszeit entfällt über die Hälfte auf praktische Arbeit, vom Rest etwa $^2/_3$ auf Zeichnen und etwa $^1/_3$ auf den theoretischen Unterricht. Die Gewerbe, für die an den Handwerkerschulen die Ausbildung geboten wird, sind die Möbelschreinerei, die Bauschreinerei einschließlich des in Holland dazu gehörenden Zimmerfachs, die Bau- und Maschinenschlosserei, die Stuben- und Schildermalerei. Nur bei einzelnen Schulen werden auch andere Handwerker berücksichtigt, so in Utrecht die Hufschmiede und die Elektrotechniker, in Arnheim, Leeuwarden und Zwolle die Maurer.

Das Beispiel eines Stundenplanes, der bei den verschiedenen Schulen nicht völlig übereinstimmt, ist folgendes:

	Wöchentliche Stundenzahl											
	Bauschreiner			Möbeltischler			Bau- und Maschinenschlosser			Maler		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Arbeit in der Werkstatt	24	25	26	24	25	26	24	25	25	26	27	27
Linear- und Fachzeichnen	10	8	8	10	8	8	10	7	7	10	9	9
Freihandzeichnen	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3
Holländische Sprache	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rechnen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ebene Geometrie	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Darstellende Geometrie	—	1	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—
Materialkunde	—	1	—	—	1	—	—	1	—	—	1	1
Naturlehre	1	1	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1
Konstruktion in Eisen	—	—	—	—	—	—	2	2	2	—	—	—
" " Holz	2	2	2	2	2	2	—	—	—	—	—	—
Maschinenbaulehre	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—
	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

Der theoretische Unterricht wird von geprüften Volksschullehrern erteilt, zur Erteilung des Zeichen- und des praktischen Unterrichts werden Handwerker herangezogen. Mit Vorliebe werden ehemalige Schüler genommen, die seit dem Verlassen der Schule eine Reihe von Jahren praktisch gearbeitet haben. Sie müssen vor dem Schulvorstande eine Prüfung ablegen, werden dann zunächst für ein Probejahr angestellt, ihre endgültige Ernennung bedarf der Zustimmung des Ministers des Innern. Der Andrang zu den Stellen, die öffentlich ausgeschrieben werden, ist größer als der Bedarf, so daß die Schulvorstände in der Lage sind, unter den Bewerbern den tauglichsten auszuwählen. Gleichwohl ist man in Holland von dieser Art der Rekrutierung, bei der sich besonders der Mangel an pädagogischer Schulung kaum beseitigen läßt, nicht völlig befriedigt und geht mit dem Gedanken um, an einem noch zu begründenden Technikum eine besondere Stelle zur Ausbildung der Lehrer zu schaffen.

Alle Handwerkerschulen, die wir besuchen konnten, verfügten über eigene Gebäude mit hellen Zeichensälen und geräumigen Werkstätten. Das Muster eines solchen Schulgebäudes sahen wir in Leeuwarden. Es ist aus Mitteln einer Stiftung für 125 000 Gulden (ohne Grunderwerbskosten) errichtet worden und umfaßt 3 große Zimmerwerkstätten, je 1 große Möbeltischler-, Maler- und Maurerwerkstatt, 8 große Zeichensäle, 4 kleinere Räume für theoretischen Unterricht, einen staubdichten Raum für Lackierarbeiten, dazu die erforderlichen Modell-, Vorrats- und Verwaltungsräume. Ein besonderes Gebäude im Hof birgt drei große Schmiedewerkstätten und einen Maschinenraum. Für Maurerarbeiten im Freien ist neben dem Schulhause ein Platz vorgesehen.

Der theoretische Unterricht hat, soweit sich nach dem uns ermöglichten flüchtigen Einblick beurteilen läßt, etwa den Charakter des theoretischen Unterrichts in unseren gewerblichen Fortbildungsschulen; vielleicht ist er noch elementarer und allgemeiner. So fanden wir beispielsweise keinen Unterricht in Buchführung und Kalkulation. Dagegen sahen wir in einer Schule, wie die Schüler an der Hand einer Volksschulgrammatik sich im Bilden von Verbalformen übten. Der zeichnerische und der praktische Unterricht erstrebt mit Erfolg einen möglichst engen Anschluß an die Praxis der Werkstatt. Der Zeichenunterricht wird nach einigen Vorübungen durchaus als Fachunterricht behandelt, und überall sieht man, daß die Werkstattpraxis das Vorbild abgegeben hat. Da werden nicht auf Zeichenblocks an schmalen Tischen ängstliche Verkleinerungen gezeichnet, wo das praktische Bedürfnis große Werkzeichnungen auf langen Bogen erheischt, da müht sich auch niemand mit Ziehfeder und Tusche, wo der Buntstift zur Verdeutlichung der Zeichnung ausreicht. Überall ist für die Art der Ausführung und das Maß der Durcharbeitung das Bedürfnis der Werkstatt ausschlaggebend.

Derselbe Geist, der nicht nach dem Schulmäßigen, sondern nach dem Werkstattmäßigen strebt, herrscht auch im praktischen Unterricht. Selbstverständlich beginnen die Schüler mit einfachen Übungen im Gebrauch der Werkzeuge, also mit Sägen, Hobeln, Feilen und dergl. Daran schließt sich aber bald die Anfertigung einfacher Gebrauchsgegenstände (Fußbank, Kasten usw), auf die im 2. und 3. Lehrjahr größere und schwierigere Gegenstände folgen. So fertigen beispielsweise die Möbeltischler einen Herren- oder Damenschreibtisch, die Bauschreiner Fenster und Türen mit Rahmen oder einen Treppenkrümmling, die Metallarbeiter ein Schloß, einen Maschinenteil, Eimer, Kannen und andere Wirtschaftsgeräte oder einen Ofen aus Eisenblech an. Dabei fiel uns auf, daß sich die Arbeiten durchgehends streng an die Sachformen hielten und von ornamentalen Zutaten fast ganz absahen.

Bemerkenswert ist, daß in der Schreinerabteilung als Übungsaufgaben die Herstellung von Linealen und anderen Zeichengeräten wegen der dabei nötigen Genauigkeit und Sauberkeit der Ausführung beliebt sind und daß in der Holzarbeiter- und der Metallarbeiterwerkstatt die Schüler angehalten werden, vom 2. Lehrjahre ab einen Satz der üblichen Werkzeuge selbst anzufertigen. Sie lernen auf diese Weise die Zusammensetzung und die Art der Ausbesserung der Werkzeuge genau kennen. Beim Verlassen der Schule nimmt jeder Schüler einen ansehnlichen Bestand selbst angefertigter Werkzeuge als Eigentum mit.

In den Maurerabteilungen wird vornehmlich das Aufführen von Verbindungen sowie von Tür- und Fensterbögen geübt. Die fertiggestellten Arbeiten, die hier der Natur der Sache nach nur Teilstücke sein können, werden nach kurzer Zeit abgerissen, um anderen Platz zu machen.

Die Maler erhalten eingehende Unterweisung in der Herstellung und im Mischen von Farben, wozu den Schulen zumeist reiche Sammlungen zur Verfügung stehen. Die praktischen Malarbeiten beginnen mit dem Anstrich von Flächen, dem Ziehen gerader und gebogener Linien und dem Schriftmalen. Später bilden die in den übrigen Abteilungen der Schule hergestellten Gebrauchsgegenstände den Übungsstoff. Stühle, Bänke, Tische, Schränke, Blumenständer, Ofenschirme usw werden gestrichen und gemalt, für unsern Geschmack meist recht bunt und unruhig, was aber vielleicht aus dem Bestreben, den Übungsgegenstand möglichst vielseitig auszunutzen, zu erklären ist. Einen beliebten Übungsstoff bildet auch die Nachahmung von Holz und Marmor.

Kraft- und Arbeitsmaschinen finden sich nur bei wenigen Schulen und sie werden hier nur in beschränktem Umfange benutzt, da auf eine rein handwerksmäßige Ausbildung der Schüler der Hauptwert gelegt wird.

Die Frage drängt sich auf, welche Verwendung die in den Werkstätten hergestellten Gegenstände finden. Mit Vorliebe arbeiten die Schulen für den eignen Bedarf und stellen namentlich das Inventar für neue Schulräume selbst her. Solche Arbeitsgelegenheit ist aber natürlich nicht dauernd vorhanden. In beschränktem Umfange werden die Holzarbeiten wieder auseinander genommen und die Bestandteile als Material zu Übungsarbeiten benutzt, ein kleiner Teil der fertigen Stücke wandert auch wohl in die ständige Ausstellung, die mit mehreren Schulen verbunden ist. In der Hauptsache werden die hergestellten Gegenstände aber verlost. Die Lose kosten 1 Gulden und werden zumeist von den Schülern vertrieben, die für jedes abgesetzte Los 1 Cent erhalten. Diese Art der Verwendung hat sich dermaßen eingebürgert, daß auch von den Gewerbetreibenden über die darin liegende Konkurrenz nicht geklagt wird.

Die Handwerkerschulen erfreuen sich eines dauernden starken Zudranges. Sie wurden im Jahre 1904 (neuere Angaben stehen uns nicht zur Verfügung) von 4507 Schülern, nämlich 1749 Zimmerleuten, 322 Möbeltischlern, 1750 Schmieden, 499 Malern und 187 anderen Handwerkern besucht.

Mit jeder Schule ist eine Stellenvermittelung verbunden, und in der Regel übersteigt die Nachfrage der Gewerbetreibenden das Angebot der Schulen an ausgebildeten Schülern. Der Verbleib der Schüler nach ihrer Entlassung wird vom Direktor 2 Jahre hindurch verfolgt und eine Statistik über ihre Arbeits- und Lohnverhältnisse geführt. Wir hatten Gelegenheit, in solche Listen Einblick zu tun und wahrzunehmen, daß die früheren Schüler schon im ersten Jahre nach dem Austritt aus der Schule Wochenlöhne von $2\frac{1}{2}$ bis 9 Gulden beziehen.

4. Kunstgewerbeschulen

Der amtliche Bericht über das niederländische Unterrichtswesen zählt 12 Kunstgewerbeschulen (Schoolen voor Kunstnijverheid) unter Einrechnung von 3 Akademien auf.

Der äußeren Geltung nach muß an erster Stelle die Reichskunstgewerbeschule (Rijksschool voor Kunstnijverheid) in Amsterdam genannt werden, die in einem Seitenbau des Reichsmuseums untergebracht ist (Direktor J. W. H. Verden). Sie umfaßt 4 Abteilungen: für Baukunst, Bildhauerei, Malerei und weibliche Kunsthandarbeiten. Die Kurse umfassen 4 Jahre, in der letzten Abteilung 3 Jahre. Sie setzt bei den Schülern praktische Betätigung im Fach voraus und beansprucht die Ablegung einer Aufnahmeprüfung, die folgende Fächer umfaßt:

1. Lesen, Schreiben, Rechnen und die Anfangsgründe der ebenen Geometrie,
2. die Anfangsgründe der niederländischen Geschichte und der Erdkunde,
3. genügendes Zeichnen eines Gegenstandes nach der Natur und eines schwierigeren Gipsornaments,
4. die Anfänge der Perspektive und der Projektionslehre,
5. die Anfangsgründe der Ornamentlehre.

Die Anforderungen in der Aufnahmeprüfung der Schülerinnen des Handarbeitskursus sind etwas leichter; auch ist an der Schule Gelegenheit, einen Vorbereitungskursus durchzumachen. Die männlichen Schüler haben meist eine Handwerkerschule besucht und sich bei älteren Schülern der „Reichsschule" privatim für die Aufnahmeprüfung vorbereiten lassen.

Der Unterricht bewegt sich in Bahnen, die die preußischen Kunstgewerbeschulen meist seit einiger Zeit verlassen haben. Die Schüler haben zunächst die historischen Stile durchzuarbeiten, sie zeichnen, malen und modellieren nach Gegenständen, nach Gips, ausgestopften Tieren, zeichnen auch flott Akt, sonst aber fehlt die bei uns jetzt so stark betonte Art des Naturstudiums, die unmittelbare Beziehung der zeichnerischen Arbeit zum Bilden im Material, es fehlen — abgesehen von der Modellierabteilung — auch Werkstätten für praktische Arbeit. — Am Schlusse des Kursus wird den Schülern Gelegenheit gegeben, durch Ablegen einer Prüfung ein Diplom zu erwerben.

Ebenfalls in räumlicher Verbindung mit dem Reichsmuseum, aber unabhängig von der Kunstgewerbeschule, befindet sich ein anderes Staatsinstitut, die Normalschule für Zeichenlehrer (Normaalschool voor Teekenonderwijzers). Sie gewährt nach dreijährigem Kursus drei verschiedene Diplome: für Freihandzeichnen, für gebundenes Zeichnen und für Modellieren. In der Abteilung für gebundenes Zeichnen wird auch das Maschinenzeichnen (teils nach Modellen, teils nach Erklärungen des Lehrers) getrieben, sonst aber liegt die Aufgabe der Anstalt lediglich in der Ausbildung des Zeichenlehrers für Elementar- und höhere Schulen.

Außer der Reichskunstgewerbeschule hatten wir Gelegenheit drei große, von Vereinen gegründete Anstalten zu sehen, die kunstgewerbliche Zeichenschule (Kunstnijverheid Teekenschool) Quellinus in Amsterdam (Direktor Nijhoff), die Zeichenschule für Kunsthandwerker (Teekenschool voor Kunstambachten) daselbst (Direktor Visser) und die Kunstgewerbeschule (School voor Kunstnijverheid) in Haarlem (Direktor v. Saher). Alle drei sind entstanden aus demselben Bedürfnis des holländischen Handwerks nach einem tüchtigen und brauchbaren Nachwuchs, das schon zur Gründung der Handwerkerschulen geführt hatte und auf kunstgewerblichem Gebiete in den 70er Jahren

durch Weltausstellungen und heimische Gewerbeausstellungen aufmerksamen Beobachtungen zum Bewußtsein gekommen war.

So gaben die Schwierigkeiten, auf die der Architekt des Reichsmuseums P. J. H. Cuypers bei der Durchführung des gewaltigen Baues stieß, der Niederländischen Gesellschaft zur Beförderung des Gewerbes (Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van Nijverheid) im Jahre 1879 den Anstoß zur Errichtung der Quellinus-Schule, im Jahre 1880 folgten die Vereeniging tot bevordering van Fabrieks- en Handwerksnijverheid mit der Gründung der Teekenschool in Amsterdam und der Gewerbeverein (Maatschappij van Nijverheid) mit der Gründung der Haarlemer Schule. Zur Unterhaltung aller dieser Schulen leisten der Staat und die Provinz laufende Zuschüsse. Sie haben in ihrer inneren Entwickelung das Gemeinsame, daß sie im ersten Jahrzehnt nach ihrer Begründung der Zeitrichtung entsprechend den Nachdruck auf das Studium der historischen Stile gelegt haben, seit den 90er Jahren aber mit dem Eindringen der englischen Reformideen mehr und mehr das Naturstudium in den Vordergrund gestellt und zur Grundlage der kunstgewerblichen Arbeit gemacht haben. Die Quellinus-Schule besaß in ihren ersten Jahren eine Werkstätte und machte die praktische Arbeit zur Grundlage des Unterrichts. Da aber die Schule Bestellungen annahm und ausführte, erhoben sich Klagen über die Konkurrenz, die den Gemeinderat schließlich bewogen, die Werkstätte zu schließen. Der Jubiläumsbericht vom Jahre 1904 sagt hierüber: „Dies war sicher der schwerste Schlag, der gegen Cuypers ursprüngliche Absicht geführt werden konnte" und rühmt es dem Lehrkörper der Schule besonders nach, daß er es trotzdem vermocht habe, den Unterricht im alten Geiste fortzusetzen. Inzwischen hat die Schule eine Bildhauer- und eine Holzschnitzer-Werkstatt wieder eingerichtet und denkt damit noch weiter zu gehen. Die Schule umfaßt Kurse für Dekorationsmaler und -zeichner, Lithographen, Bildhauer und Bauzeichner, der Kursus ist dreijährig. Aufnahmebedingungen werden zur Zeit nicht gestellt, man geht aber damit um, eine mindestens zweijährige praktische Tätigkeit zu verlangen. Im letzten Schuljahr wird mit Übungen im selbständigen Entwerfen begonnen, auch wird die Aufgabe der einheitlichen Behandlung des Innenraumes behandelt.

Die Teekenschool voor Kunstambachten hat nur Abendunterricht und verfolgt von Anbeginn niedrigere Ziele als die Quellinus-Schule, sie will die Schüler nicht bis zum selbständigen Entwurf fördern, sondern sie nur zu tüchtigen Gesellen erziehen, die imstande sind, Werkzeichnungen zu verstehen und nach ihnen zu arbeiten. Es findet in 4 aufsteigenden Jahresklassen Unterricht statt für Kunstschmiede, Gold- und Silberarbeiter, Bildhauer, Stuckateure, Töpfer, Ziseleure, Möbelschreiner und Dekorationsmaler. Jeder Jahrgang umfaßt 7 Monate mit wöchentlich 12 Stunden. Die ersten beiden Jahre wird nach Vorlagen und Vorzeichnungen des Lehrers an der Tafel gearbeitet, vom 3. Jahre ab nach der Natur, auch nach lebenden Tieren.

Ein Beispiel dafür, was ein anregender Direktor und tüchtige Lehrer auch mit beschränkten materiellen Mitteln zu leisten vermögen, bietet die Kunstgewerbeschule in Haarlem. Sie ist hervorgewachsen aus einem kleinen aber reichhaltigen Kunstgewerbemuseum, mit dem sie auch jetzt noch in der Leitung vereinigt ist. Die Schule besitzt Werkstätten für Malerei, Bildhauerei, für Holzschnitzerei, für Ziselier- und Treibarbeiten und betrachtet die Verbindung der praktischen Unterweisung mit der zeichnerischen und der theoretischen Ausbildung als einen besonders wichtigen Teil des Lehrplans. Als Aufnahmebedingungen gelten die Vollendung des 14. Lebensjahres und die Ab-

legung einer Aufnahmeprüfung. Der Direktor bevorzugt ehemalige Schüler der Handwerkerschulen. Im ersten Jahre wird nach Vorbildern gearbeitet, vom zweiten beginnt das Studium nach der lebendigen Natur. Besonderer Nachdruck wird darauf gelegt, den Zusammenhang der schmückenden Künste mit der Baukunst zu pflegen und den Schülern zum Bewußtsein zu bringen, bei den Entwurfsarbeiten wird danach gestrebt, die Verzierung aus Material und Technik unter Benutzung des Motivenschatzes der Natur zu entwickeln. Eine Eigenart der Schule bildet dabei die Verwertung der künstlerischen Anregungen, die den Niederlanden aus ihren Kolonien zugeflossen sind (Battik usw). Mit der Schule verbunden ist auch eine Abteilung für künstlerische Nadelarbeiten.

An dieser Stelle sind auch die Akademien zu nennen, deren Einrichtung und Ziel allerdings nach den beiden zu urteilen, die wir besuchen konnten, recht verschieden ist. Die Akademie im Haag pflegt anscheinend in erster Linie die Ausbildung von Zeichenlehrern und das rein künstlerische Zeichnen und Malen, insbesondere den Akt. Dagegen umfaßt die Akademie der bildenden Künste und technischen Wissenschaften in Rotterdam eine Art Baugewerkschule mit 7klassigem Aufbau, von der wir aber nichts sehen konnten, da sie nur im Winter Unterricht hat, daneben Abteilungen für Kunstmaler, für Bildhauer und Stuckateure, für Gartenbauzeichnen und für dekoratives Zeichnen. Werkstätten besitzt die Schule nicht, wohl aber Abendklassen, die sehr stark besucht sind (1 600 Schüler).

5. Zeichenschulen und Fachschulen für einzelne Berufe

Neben den Handwerker- und Kunstgewerbeschulen besteht eine große Zahl (etwa 100) Zeichenschulen, in denen Abendunterricht im Linear- und Freihandzeichnen, bei vielen auch im Fachzeichnen einzelner Gewerbe erteilt wird. Diese Schulen haben im Sommer Ferien, so daß es uns nicht möglich war, dem Unterricht beizuwohnen. Darf man aber von den Eindrücken schließen, die wir in den Ausstellungen einzelner dieser Schulen erhalten haben, so ist von dem Unterricht dasselbe zu rühmen, wie von dem Zeichenunterricht in den Handwerkerschulen. Beispielsweise sahen wir die Jahresausstellung der Industrieschule der Gesellschaft zur Beförderung der Baukunst in Amsterdam. Der Lehrgang beginnt mit Linearzeichnen und Freihandzeichnen nach Gegenständen und endet bei Bauentwürfen zu Häusern mit Grundrissen, Schnitten und Dachkonstruktionen. Noch größeres Interesse bot die Ausstellung der Abendgewerbeschule für Zimmerleute (Avondambachtsschool voor timmerlieden) „Concordia inter nos“ in Amsterdam dadurch, daß sie auch die in der Schule hergestellten praktischen Arbeiten umfaßte. Die Schule ist bestimmt für junge Leute, die bereits im Gewerbe tätig sind, sie umfaßt 5 aufsteigende Jahreskurse von je 8 Monaten (vom 1. September bis 1. Mai) mit wöchentlich $12\frac{1}{2}$ Stunden. In den ersten drei Jahren wird Zeichen- und theoretischer Unterricht (Rechnen, Geometrie, Projektionslehre) erteilt, erst im 4. und 5. Jahre werden $7\frac{1}{2}$ Stunden wöchentlich auf den praktischen Unterricht verwendet, doch wird auch in den ersten Schuljahren den Schülern freigestellt, außerhalb des lehrplanmäßigen Unterrichts in der Schulwerkstätte sich in der praktischen Arbeit zu üben.*) Aufnahmebedingungen sind lediglich die Vollendung des 13. Lebensjahres und die Erfüllung der Volksschulpflicht; das Schulgeld beträgt jährlich 6 Gulden, Unbemittelten werden Erleichterungen gewährt. Die Ausstellung umfaßte eine schöne Sammlung von Baumaterialien, Beschlägen, Schlössern und dergl., große Werkzeichnungen und den praktischen Lehrgang von einfachen Brettern, an denen die Übungen im Aufreißen zu sehen waren, bis hinauf zu sauber gearbeiteten Tür- und Fensterkonstruktionen, Treppenläufen und Dachkonstruktionen.

Für Schuhmacher besteht in Amsterdam eine kleine Fachschule (mit 6 Schülern zur Zeit unseres Besuchs), in der die Schüler in einem zweijährigen Lehrgange praktisch ausgebildet werden, es wird für Privatpersonen und für Ladenbesitzer gearbeitet, anderer als praktischer Unterricht wird nicht erteilt. In Arnheim besteht eine Fachschule für Kleidermacher mit vierjährigem Lehrgange, der sich besonders auf die Aneignung einer guten Nähtechnik erstreckt. Maßnehmen und Zuschneiden wird nicht gelehrt, wie es heißt, weil an guten Zuschneidern in Holland kein Mangel ist, im 4. Schuljahre wird jedoch die Anfertigung von Schnittmustern nach gegebenen Maßen berücksichtigt.

Eine Textilfachschule (die einzige in Holland) ist mit der Schule für Gewerbe und Handel (School voor Nijverheid en Handel) in Enschede, dem Mittelpunkt der niederländischen Textilindustrie, verbunden. Die Anstalt umfaßt eine höhere Bürgerschule mit 5 Klassen, eine Handelsabteilung (siehe unten) und eine gewerbliche Abteilung. In diese können die Schüler nach Zurücklegung der 3. Klasse (von unten gezählt) der höheren Bürgerschule eintreten. Der Kursus ist dreijährig und bezweckt die Ausbildung von Fabrikanten, Fabrikdirektoren und Hilfskräften für die Textilindustrie. Es wird Dekomposition, Handweben und mechanisches Weben, Färberei und Bleicherei gelehrt. Die erforderlichen Laboratorien und ein Websaal mit 14 Stühlen sind bei der Schule vorhanden.

Vereinzelt findet man, daß industrielle Werke zur Heranbildung ihrer Lehrlinge und jugendlichen Arbeiter eigene Schulen errichtet haben. Berichtet wird dies von der Firma Gebr. Storck in Hengelo im Verein mit anderen Firmen; wir hatten Gelegenheit, in die Schule der Fabrik für Werkzeuge und Eisenbahnbedarf in Amsterdam einen Einblick zu tun. Die Firma hält die jugendlichen Arbeiter unter 18 Jahren zum Besuch der Schule an und macht keine Abzüge für die ausfallende Arbeitszeit. Der Unterricht, der wöchentlich 6 Stunden umfaßt, erstreckt sich namentlich auf Mathematik und Zeichnen. Er wird für die beiden jüngsten Jahrgänge am Tage, für die älteren am Abend erteilt. Lehrer sind die Ingenieure des Werks. Die Lehrgänge scheiden sich je nach der Spezialausbildung des einzelnen Lehrlings als Dreher, Former, Gießer, Modelltischler usw. Auch im praktischen Betriebe stehen die Lehrlinge unter besonderer Aufsicht und Leitung von dazu bestimmten Meistern.

Die Pflanzschule für Maschinisten (Kweekschool voor Maschinisten) in Amsterdam umfaßt eine Technikerabteilung und eine Abteilung für Dampfschiffmaschinisten. In der Technikerabteilung finden Maschinenbauer und Techniker für die Rohrzuckerfabriken in den holländischen Kolonien ihre Ausbildung. Der Lehrgang umfaßt drei Jahre und ist die ersten beiden Jahre für beide Gruppen gemeinsam. Aufnahmebedingung ist die Zurücklegung einer dreijährigen höheren Bürgerschule oder der Nachweis entsprechender Kenntnisse durch Ablegung einer Prüfung. Mit der Schule ist ein Internat für 60 Schüler verbunden; für seine Insassen beträgt das Schulgeld 600 Gulden im Jahr, für die übrigen Schüler 150 Gulden. Der Lehrgang der Schiffsmaschinistenabteilung umfaßt nur ein Jahr, für die Aufnahme ist lediglich der vollendete Besuch der Elementarschule erforderlich. Beide Abteilungen

*) Diese Beschränkung des praktischen Unterrichts ist der Schule erst bei der Bewilligung eines Staatszuschusses vom Ministerium im Widerspruch mit den Wünschen des Schulvorstandes auferlegt worden. Nach dem ursprünglichen Lehrplan begann der praktische Unterricht bereits im ersten Schuljahr.

erhalten auch praktischen Unterricht in der Schmiedewerkstatt der Schule, die mit 18 Feuern ausgestattet ist, und zwar die Techniker die ersten beiden Jahre je 12 Stunden und das letzte Jahr 5 Stunden wöchentlich, die Dampfschiffmaschinisten 15 Stunden wöchentlich. An der Schule sind angegliedert ein Wiederholungskursus für Maschinisten und eine Abendschule für Maschinenführer und -heizer.

In Leiden befindet sich eine eigenartige Schule zur Heranbildung von Instrumentenmachern. Träger der Anstalt ist ein Verein, die Vereeniging tot bevordering van de opleiding tot instrumentmaker, sie steht aber in naher Beziehung zur Universität und wird von dem Professor der Physik Dr Kamerlingh Onnes geleitet. Bei der Universität findet aber nur die praktische Ausbildung statt, für den theoretischen und zeichnerischen Unterricht sorgt wieder ein anderer Verein, der den Namen Mathesis scientiarum genetrix trägt, in einer Abendschule. Aufnahmefähig sind Absolventen der höheren Bürgerschulen und der Handwerkerschulen, durchgehends kommen die Schüler von den letztgenannten; außerdem wird eine Aufnahmeprüfung verlangt.

Gegenstand der Ausbildung ist die Herstellung feiner wissenschaftlicher Instrumente und Apparate. Der Lehrgang ist auf 2 bis 4 Jahre berechnet, es halten aber nur wenige Schüler die vollen 4 Jahre aus; meist nehmen sie vorher eine Stellung in der Praxis an, wo die Schüler der Anstalt leicht Unterkommen finden. Schulgeld wird nicht erhoben, die Schüler erhalten vielmehr vom dritten Schuljahre ab Lohn und werden bis dahin mit Stipendien unterstützt. Obwohl die Schule keine Privataufträge ausführt, haben die Instrumentenmacher ihr von Anfang an feindlich gegenüber gestanden, wie man annimmt, weil die Schüler eine vielseitigere Ausbildung erhalten als in Privatgeschäften und dadurch vom einzelnen Arbeitgeber unabhängiger werden.

6. Handelsschulen und -kurse

Für die Heranbildung des Nachwuchses für den Handel ist in Holland wie bei uns nach zwei Richtungen gesorgt, einerseits durch Handelsschulen, die die fachliche Ausbildung des Schülers vor seinem Eintritt in den kaufmännischen Beruf bezwecken, andererseits durch Abendschulen und -kurse, die neben der Tätigkeit in der Praxis hergehen. Die Handelsschulen, deren es 7 gibt, sind durchgehends mit höheren Bürgerschulen verbunden und stellen den erfolgreichen Besuch einer dreiklassigen höheren Bürgerschule als Aufnahmebedingung. Die Dauer des Lehrgangs an den Handelsschulen ist teils einjährig, teils zweijährig. Einen einjährigen Lehrgang hat beispielsweise die bereits erwähnte Handelsabteilung an der Handels- und Gewerbeschule in Enschede, deren Stundenverteilung die folgende ist:

Niederländisch	wöchentlich	1	Stunde,
Französisch	„	4	Stunden,
Englisch	„	4	„
Deutsch	„	4	„
Geographie	„	2	„
Chemie	„	3	„
Naturgeschichte	„	1	Stunde,
Buchführung	„	4	Stunden,
Kaufm. Rechnen	„	3	„
Volkswirtschaftslehre	„	1	Stunde,
Handelsrecht	„	1	„
Handelsgeschichte	„	1	„
Freihandzeichnen	„	2	Stunden,
Linearzeichnen	„	2	„
Schreiben	„	1	Stunde,
Turnen	„	1	„
zusammen	„	35	Stunden.

Die städtische Handelsschule in Amsterdam, die älteste und größte der holländischen Handelsschulen, hat einen zweijährigen Lehrgang mit der folgenden Stundenverteilung:

	erstes Jahr	zweites Jahr
Niederländisch	3	3
Französisch	5	4
Deutsch	4	5
Englisch	4	4
Geographie	2	2
Handelsgeschichte	1	2
Kaufm. Rechnen und Mathematik	3	3
Warenkunde und Handelschemie	3	3
Volkswirtschaftslehre	2	2
Handelsrecht	1	1
Buchführung	3	2
Schönschreiben	1	1
	32	32

Zu den hier aufgeführten kommen noch wahlfreie Kurse in Stenographie, italienischer, spanischer, schwedischer, russischer und malaiischer Sprache. Über die Behandlung der fremden Sprachen bemerkt das Schulprogramm besonders, daß sie nicht durch Übersetzung aus der Muttersprache und umgekehrt, sondern aus dem Munde des Lehrers durch Unterhaltung über Gegenstände aus dem täglichen Leben gelehrt werden. Später tritt Lektüre aus dem Bereich der Geschichte, Erdkunde, Warenkenntnis usw hinzu. Von der untersten Klasse an wird die fremde Sprache nach Möglichkeit als Unterrichtssprache benutzt.

Zutritt zu der Schule haben, wie dies auch bei den höheren Bürgerschulen der Fall ist, sowohl Knaben als Mädchen. Die Schüler stehen, da sie vor dem Eintritt 6 Jahre lang die Elementarschule und 3 Jahre lang die höhere Bürgerschule besuchen müssen, im Alter von 16 bis 18 Jahren. In der Praxis werden sie gerne genommen, es heißt sogar, daß die großen Amsterdamer Firmen nur junge Leute anstellen, die das Zeugnis über die Abgangsprüfung an der Handelsschule vorlegen können.

Gelegenheit, dem Unterricht beizuwohnen, bot sich uns leider nicht, da unser Besuch in die Zeit der Abschlußprüfungen fiel.

Die Veranstaltungen zur Weiterbildung der bereits im Beruf stehenden jungen Leute sind in der Hauptsache Fortbildungskurse, bei denen an die Vorbildung der Teilnehmer keine bestimmten Anforderungen gestellt werden und die sich auf Rechnen, kaufmännische Korrespondenz, Buchführung und fremde Sprachen erstrecken. Im Jahre 1905 sind daneben von dem Verein für fortgesetzten (wir würden sagen höheren) Handelsunterricht unter starkem Zuspruch Kurse und Vorlesungen veranstaltet worden, zu denen nur die Absolventen einer dreiklassigen höheren Bürgerschule Zutritt haben. Sie umfassen kaufmännisches Rechnen, Buchführung, Handelsrecht, Stenographie, mehrere fremde Sprachen, Handelspolitik, Kolonialpolitik, Geld- und Bankwesen, Handelsstatistik und Warenkunde.

7. Mädchenschulen

Für die gewerbliche Ausbildung weiblicher Personen bestehen in Holland 10 Haushalts- und Industrieschulen für Mädchen (Huishoud- en industriescholen voor Meisjes), in denen Unterricht in Konfektion, Nähen, Stricken, Sticken, Kunsthandarbeiten, zum Teil auch im Kochen und häuslichen Arbeiten, ferner in Stenographie und Maschinenschreiben, Buchhaltung, kaufmännischer Korrespondenz, Rechnen, Gesundheitslehre und Kinderpflege in dreijährigen und kürzeren Kursen erteilt wird. Die Schulen sind

durchgehends Privatanstalten, erhalten aber Staatsbeihilfen. Einige von ihnen bilden auch Lehrerinnen für Haushalts- und Handarbeitsunterricht aus und erteilen Prüfungszeugnisse, mit denen die staatliche Berechtigung zur Verwendung als Fachlehrerin an Volksschulen verbunden ist. Mehrere von den Schulen sind mit Pensionaten verbunden.

Wir hatten Gelegenheit, drei von diesen Schulen im Haag und eine in Utrecht zu besuchen. Zwei von ihnen waren in Gebäuden, die mehr den Charakter einer größeren Villa als den eines Schulgebäudes trugen, freundlich und dabei zugleich zweckmäßig untergebracht.

Die Kurse berücksichtigen in gleicher Weise die Bedürfnisse junger Mädchen aus den wohlhabenderen Klassen wie die Ausbildung von Dienstboten (Hausmädchen, Kammerzofen), Haushälterinnen und Kinderfräulein. In der Abteilung für Kinderfräulein an der Mädchenfachschule (Vakschool voor Meisjes) im Haag hatten wir Gelegenheit zu beobachten, wie die Pflege von Kindern im frühesten Lebensalter praktisch geübt wurde. In der Industrie-School voor Meisjes sahen wir hervorragend schöne Kunsthandarbeiten.

Auffallend stark ist der Besuch dieser Schulen, die eben erwähnte Industrie-School zählte beispielsweise 260; die Fachschule 270 Schülerinnen und nach einem amtlichen Bericht über das Jahr 1904 finden sich ebenso hohe Besuchsziffern auch bei anderen Schulen.

III. Schluß

Das gewerbliche Unterrichtswesen der Niederlande ist nicht aus einem einheitlichen Plane erwachsen und bildet kein geschlossenes System. Wo ein Bedürfnis nach gewerblichem Unterricht mit hinreichender Kraft hervorgetreten ist, sind je nach Umständen Schulen oder Schulgattungen entstanden. Wer mit der Entwickelung unseres gewerblichen Schulwesens bekannt ist, wird diesen Gang nur als natürlich und gesund ansehen können. Es gibt gewiß zu denken, daß in Holland gerade die eine Schulart nicht gediehen ist, die nicht aus dem Bedürfnis der Praxis hervorgewachsen, sondern vom Gesetzgeber zur Befriedigung eines vorausgesetzten Bedürfnisses geschaffen ist, nämlich die Bürgertagschulen.

Im übrigen ist leicht zu erkennen, daß Preußen — ganz abgesehen von der dem größeren Gebietsumfange des Staates entsprechenden größeren Zahl der Schulen — das reicher gegliederte Schulwesen besitzt. Es fehlen in den Niederlanden unsere hochentwickelten Fachschulen, es fehlt auch der breite Unterbau der obligatorischen Fortbildungsschule. Diese Mängel werden auch von einheimischen Beurteilern zugegeben. Freilich der Gedanke an eine Fortbildungsschule mit Besuchszwang liegt weit außerhalb der Reformpläne auch der am weitesten gehenden Kritiker, denn bei dem Holländer ist jede Erweiterung der Schulpflicht in hohem Maße unpopulär. Wohl aber findet sich immer wieder die Forderung der Errichtung eines Technikums, wobei anscheinend an einen Ersatz für unsere Baugewerk- und Maschinenbauschulen gedacht ist, und der Vermehrung der Fachschulen für einzelne Handwerke und der Handelsschulen.

Für den deutschen Beobachter ist es von besonderem Interesse, daß auch die Handwerkerschulen (Ambachtsscholen) trotz ihrer die übrigen Schularten übertreffenden Entwickelung sich seit einigen Jahren nicht mehr ungeteilter Anerkennung im eigenen Lande erfreuen. Im Jahre 1901 hat im Haag ein Kongreß für Handwerksunterricht stattgefunden, für den eine Kommission einen Bericht verfaßt hat, der in mehreren Beziehungen zu einem ungünstigen Urteil über die Handwerkerschulen kommt. Es wird ihnen

zum Vorwurf gemacht, daß sie bei ihrer verhältnismäßig geringen Zahl nicht entfernt für alle erreichbar seien, die der Ausbildung bedürfen, daß es viel zu wenig Handwerke seien, in denen sie die Ausbildung bieten, daß die schulmäßige Ausbildung die Praxis nicht zu ersetzen vermöge, und daß die Ausbildung sehr bedeutende Kosten (für den Schüler jährlich ungefähr 100 Gulden) beanspruche. Der Bericht gelangt von dieser Auffassung zu der Forderung, daß die Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses zwischen der Werkstätte eines Meisters und einer für den theoretischen Fachunterricht bestimmten Schule dergestalt geteilt werde, daß niemand zum Schulbesuch zugelassen wird, der nicht in der praktischen Lehre steht und umgekehrt.

Diese Angriffe haben begreiflicherweise lebhafte Erwiderungen von seiten der Vertreter der Handwerkerschulen hervorgerufen, die darauf hinweisen können, daß der Zudrang zu den Handwerkerschulen trotz der Vermehrung ihrer Zahl ständig wächst, und daß die Schüler in der Praxis ihr gutes Fortkommen finden. Die Kontroverse ist neuerdings dadurch verschärft worden, daß der oben erwähnte Herr Tutein Nolthenius nach eingehendem Studium des gewerblichen Schulwesens in Baden, Württemberg und Bayern in der führenden holländischen Monatsschrift „Gids" die Kritik an den Handwerkerschulen wiederholt und seine Landsleute aufgefordert hat, ausländische Einrichtungen und Erfahrungen für die Ausgestaltung des heimischen gewerblichen Unterrichtswesens nutzbar zu machen. Dies hat wiederum den Inspektor des mittleren Unterrichts Herrn de Groot auf den Plan gerufen, der gleichfalls süddeutsche und österreichische Schulverhältnisse studiert und in seinem amtlichen Berichte darüber unter lebhafter Polemik gegen Herrn Tutein Nolthenius die Überlegenheit der holländischen Einrichtungen nachzuweisen gesucht hat, wobei er jedoch eine höhere Entwickelung des Auslandes im kunstgewerblichen und im höheren Fachunterricht zugibt.

Es steht uns nach 14 tägigem Aufenthalt im Lande nicht zu, zu entscheiden, welches Urteil über die Handwerkerschulen zutreffend ist, das ihrer begeisterten Verteidiger oder das ihrer scharfen Kritiker. Etwaige Schwächen in den Schulverhältnissen des Nachbarlandes zu erspähen, hatte für unsere Aufgabe wenig Belang. Wichtig für uns war es, Einrichtungen und Methoden kennen zu lernen, aus denen wir nützliche Anregungen schöpfen können. In dieser Beziehung bieten die Handwerkerschulen uns in der Tat manches. Zwar die hier durchgeführte Verbindung von praktischer, zeichnerischer und theoretischer Ausbildung, wie sie bei uns nur die Fachschulen für die Kleineisenindustrie aufweisen, können wir in der Allgemeinheit nicht nachmachen. Niemand denkt bei uns daran, den Lehrling dem Meister zu entziehen und die Schule an die Stelle der praktischen Lehre treten zu lassen. Wohl aber verdient die Art der zeichnerischen Ausbildung an den Handwerkerschulen unsere größte Beachtung. Die Überwindung des rein Schulmäßigen durch die Handhabung des Unterrichts im engsten Anschluß an die Bedürfnisse und Gebräuche der Praxis, daneben die kluge Beschränkung, wo es sich um den Übergang von dem einfach Handwerksmäßigen zum Bereich der schmückenden Kunst handelt, das sind Vorzüge, von denen wir namentlich in der Fortbildungsschule Nutzen ziehen könnten.

Nr 26

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in dem Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend das Verdingungswesen, vom 23. Dezember 1905 folgende Änderung vorzunehmen:

Bei der Aufstellung von Preisverzeichnissen für Unterhaltungsarbeiten für staatliche Bauten und Lieferungen wird dem Handwerk in größerem Maße als bisher seitens der beteiligten Behörden eine Einwirkung zugestanden durch Heranziehung von Sachverständigen aus den Reihen von Innungsangehörigen. Die Sachverständigen werden von der Königlichen Regierung im Einvernehmen mit der Handwerkskammer ernannt.

(Allgemeine Bedingungen II. 8. Zuschlagserteilung)

Berlin, den 10. Dezember 1907

Hammer

Unterstützt durch:

Arendt (Labiau)
v. Arnim-Züsedom
Bauer
v. Baumbach
Dr Beckmann
Beuchelt
v. Bieberstein
v. Blanckenburg
v. Bockelberg
Frhr v. Bodenhausen
v. Böhlendorff-Kölpin
Boehmer
v. Bonin (Neustettin)
Böning
Bosse
Boysen
v. Brandenstein
Graf v. Bredow
v. Brockhausen
v. Buch
Burchard
Graf v. Carmer
v. Davier
v. Dewitz-Schönhagen
Dietrich (Templin)
v. Ditfurth
Frhr v. Dobeneck
Eberhard
v. Eichel
v. Eisenhart-Rothe
Dr Frhr v. Erffa
Felisch
Graf v. Finckenstein
Firzlaff
Fischer
Dr Gaigalat
v. Glasow
Gottschalk-Sauerwalde
v. Götz
Graf v. der Groeben
Graf Harrach
Heckenroth
v. Heimburg
v. Helldorff
v. Hennigs-Techlin
Henning (Kalau)
v. Heydebrand
v. Heyden
v. Heyking
Himburg-Rogätz
Himburg-Rosenhof
Hirt
Hoffmeyer
Hogrefe
Holtschke
Jacobskötter
Kache
Graf v. Kanitz
v. Kessel
v. Kleist-Drenow
v. Klitzing
v. Kölichen
Dr v. Korn-Rudelsdorf
v. Kotze
Krause (Dawillen)
Kreth
v. Krosigk
Dr Krüger (Marienburg)
Kuntze
v. Leipzig
v. Lieres und Wilkau
v. Löbenstein
v. Luck (Strehlen)
v. Lucke-Büttnershof
Malkewitz
Frhr v. Marenholtz
Martini-Dembowo
Mentz
v. Meßling
Metzenthin
Meyenschein
Meyer (Bielefeld)
v. Michaelis
v. Negelein
Nehbel
v. Neumann-Großenborau
v. Neumann-Hauseberg
v. Normann
v. Oldenburg
Olters
Pallaske
v. Pappenheim
v. Pappritz
Frhr v. Plettenberg-Mehrum
v. Prittwitz und Gaffron
v. Puttkamer
v. Quast
Quehl
v. Queis
v. Rautter
Reck
Graf v. der Recke-Volmerstein
Reiner
Reinicke (Mansfeld)
Graf v. Reventlow
v. Riepenhausen
Rudorf
v. Saldern-Plattenburg
v. Saucken
v. Schierstaedt
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Frhr v. Schoenaich
Schulze-Pelkum
Graf v. Schwerin
Sernau
Sielermann
Spilgies
Stackmann
Staegemwallner
v. Staudy
Frhr v. Steinaecker
Stöhr
Strosser (Breslau)
v. Treskow
v. Veltheim-Schönfließ
Dr v. Voß-Berkenbrügge
v. Waldow
Graf v. Wartensleben-Rogäsen
Graf v. Wartensleben-Schwirsen
v. Webern
v. Wenden
v. Wentzel
v. Wietersheim
Wildens
Will
v. Willert
Winckler
Dr Wolff-Gorki
Zindler

Nr 27*)

Antrag

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen:

die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in dem Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend das **Verdingungswesen**, vom 23. Dezember 1905 folgende Änderung vorzunehmen:

Bei der Aufstellung von Preisverzeichnissen für Unterhaltungsarbeiten für staatliche Bauten und Lieferungen wird dem Handwerk in größerem Maße als bisher seitens der beteiligten Behörden eine Einwirkung zugestanden durch Heranziehung von Sachverständigen aus den Reihen von Innungsangehörigen. Die Sachverständigen werden von der Königlichen Regierung auf Vorschlag der Handwerkskammer ernannt.

(Allgemeine Bedingungen II. 8. Zuschlagserteilung)

Berlin, den 11. Dezember 1907

Hammer

Unterstützt durch:

Arendt (Labiau)
v. Arnim-Züsedom
Bauer
v. Baumbach
Dr Beckmann
Beuchelt
v. Bieberstein
v. Blanckenburg
v. Bockelberg
Frhr v. Bodenhausen
v. Böhlendorff-Kölpin
Boehmer
v. Bonin (Neustettin)
Böning
Bosse
Boysen
v. Brandenstein
Graf v. Bredow
v. Brockhausen
v. Buch
Burchard
Graf v. Carmer
v. Davier
v. Dewitz-Schönhagen
Dietrich (Templin)
v. Ditfurth
Frhr v. Dobeneck
Eberhard
v. Eichel
v. Eisenhart-Rothe
Dr Frhr v. Erffa
Felisch
Graf v. Finckenstein
Firzlaff
Fischer
Dr Gaigalat
v. Glasow
Gottschalk-Sauerwalde
v. Götz
Graf v. der Groeben
Graf Harrach
Heckenroth
v. Heimburg
v. Helldorff
v. Hennigs-Techlin
Henning (Kalau)
v. Heydebrand
v. Heyden
v. Heyking
Himburg-Rogätz
Himburg-Rosenhof
Hirt
Hoffmeyer
Hogrefe
Holtschke
Jacobskötter
Kache
Graf v. Kanitz
v. Kessel
v. Kleist-Drenow
v. Klitzing
v. Kölichen
Dr v. Korn-Rudelsdorf
v. Kotze
Krause (Dawillen)
Kreth
v. Krosigk
Dr Krüger (Marienburg)
Kuntze
v. Leipzig
v. Lieres und Wilkau
v. Löbenstein
v. Luck (Strehlen)
v. Lucke-Büttnershof
Malkewitz
Frhr v. Marenholtz
Martini-Dembowo
Mentz
v. Meßling
Metzenthin
Meyenschein
Meyer (Bielefeld)
v. Michaelis
v. Negelein
Nehbel
v. Neumann-Großenborau
v. Neumann-Hanseberg
v. Normann
v. Oldenburg
Olters
Pallaske
v. Pappenheim
v. Pappritz
Frhr v. Plettenberg-Mehrum
v. Prittwitz und Gaffron
v. Puttkamer
v. Quast
Quehl
v. Queis
v. Rautter
Reck
Graf v. der Recke-Volmerstein
Reiner
Reinicke (Mansfeld)
Graf v. Reventlow
v. Riepenhausen
Rudorf
v. Saldern-Plattenburg
v. Saucken
v. Schierstaedt
v. Schmeling
Scholz (Bolkenhain)
Frhr v. Schoenaich
Schulze-Pelkum
Graf v. Schwerin
Sernau
Sielermann
Spilgies
Stackmann
Staegenwallner
v. Staudy
Frhr v. Steinaecker
Stöhr
Strosser (Breslau)
v. Treskow
v. Veltheim-Schönfließ
Dr v. Voß-Berkenbrügge
v. Waldow
Graf v. Wartensleben-Rogäsen
Graf v. Wartensleben-Schwirsen
v. Webern
v. Wenden
v. Wentzel
v. Wietersheim
Wilckens
Will
v. Willert
Winckler
Dr Wolff-Gorki
Zindler

*) Nr 26 fällt weg

Nr 28

Der Vizepräsident des Staatsministeriums
St. M. 5021

Berlin, den 13. Dezember 1907

Eurer Exzellenz beehre ich mich die beifolgende

Übersicht der Entschließungen der Königlichen Staatsregierung auf Beschlüsse des Hauses der Abgeordneten aus der 20. Legislaturperiode

mit dem ergebensten Ersuchen zu übersenden, sie gefälligst zur Kenntnis des Hauses bringen zu wollen.

v. Bethmann Hollweg

An
den Herrn Präsidenten des Hauses der Abgeordneten

Übersicht

der

Entschließungen der Königlichen Staatsregierung auf Beschlüsse des Hauses der Abgeordneten aus der 20. Legislaturperiode

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
1	13. April 1904	Petition des Magistrats und der Stadtverordneten in Neustettin um Errichtung eines Neubaues für das Gymnasium in Neustettin statt des beabsichtigten Umbaues. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Verhandlungen sind weiter geführt worden, jedoch noch nicht erledigt.
2	19. April 1904	Petition der Gemeindevertretung in Oberbrechen u. a. um Wiederherstellung des Rechts verschiedener Gemeinden zur Entnahme des Haustrunks an dem Niederselterser Mineralbrunnen. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Erwägungen konnten bisher nicht abgeschlossen werden, weil die Arbeiten zur Neufassung der Mineralquellen von Niederselters noch nicht beendigt sind.
3	20. Juni 1904	Beschluß bei der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, Havel und Spree: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, baldtunlichst im Mündungsgebiete des Oderstroms vom Dammschen See an abwärts die zur Regulierung der Hochwasser- und Vorflutverhältnisse nötigen Maßnahmen zu treffen.	Mit der Aufstellung von Projekten zur Schaffung besseren Schutzes gegen Hochwassergefahr und zur Regulierung der Vorflutverhältnisse wird fortgefahren; auch schreiten die Verhandlungen mit den Interessenten über die Bildung von Deichverbänden oder Genossenschaften fort.
4	30. Juni 1904	Beschluß bei der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend Änderung von Vorschriften, über das Konsolidationsverfahren und die Berichtigung des Grundbuchs während desselben im Regierungsbezirk Wiesbaden: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in Erwägung, daß das Gesetz, betreffend Änderung von Vorschriften über das Konsolidationsverfahren und die Berichtigung des Grundbuchs während desselben im Regierungsbezirk Wiesbaden, nur ein Notgesetz ist, welches auf Erschöpfung der Materie keinen Anspruch erhebt, insbesondere den Anspruch nicht erhebt, der Resolution des Abgeordnetenhauses vom 2. Juni 1902, betreffend die Reorganisation der Generalkommissionen, zu genügen, die Vorarbeiten zum Erlaß des dieser Resolution entsprechenden Gesetzes derart zu beschleunigen, daß dessen Verabschiedung in einer der nächsten Sessionen erwartet werden kann.	Ein Gesetzentwurf über die Umgestaltung der Generalkommissionen ist aufgestellt; die Verhandlungen darüber schweben jedoch noch zwischen den beteiligten Ressorts.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
5	2. November 1904	Beschluß bei der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Kosten der Prüfung und Überwachung von elektrischen Anlagen, Dampffässern, Aufzügen und anderen gefährlichen Einrichtungen: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß einheitliche Vorschriften über die Prüfung der im vorliegenden Gesetzentwurf aufgeführten Anlagen für das Reichsgebiet erlassen werden.	Für Kraftfahrzeuge und Azetylenanlagen sind einheitliche Polizeiverordnungen erlassen worden; ebenso ist die Einheitlichkeit hinsichtlich der Gefäße für verdichtete und verflüssigte Gase durch die Eisenbahnverkehrsordnung gewahrt. Der Versuch dagegen, für Dampffässer einheitliche Bestimmungen zu treffen, hat zu keinem Ergebnis geführt. Die Verhandlungen wegen der übrigen in § 1 des Gesetzes vom 8. Juli 1905 (Gesetzsamml. S. 317) bezeichneten Anlagen sind noch nicht zum Abschluß gelangt.
6	5. November 1904	Petition des Steueraufsehers Turowski und Genossen in Berlin u. a. O. um Verbesserung der Verhältnisse der Grenz- und Steueraufseher (Aufhebung der Arreststrafen usw). Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Es ist angeordnet worden, von Arreststrafen gegen Grenz- und Steueraufseher bis auf weiteres ganz abzusehen. Ob auf dieses Strafmittel dauernd verzichtet werden kann, hängt zunächst von den Erfahrungen über die Wirkung dieser Anordnung ab.
7	7. November 1904	Petition des Justizkanzlisten Stender und Genossen in Berlin um Verbesserung der Besoldungsverhältnisse der Kanzlisten bei den Amts- und Landgerichten sowie bei den Staatsanwaltschaften (Erhöhung des Höchstgehalts, Anrechnung der diätarischen Dienstzeit nach dem Bestehen der Prüfung auf das Besoldungsdienstalter, andere Bemessung des Tagespensums, höhere Entschädigung für Arbeit, die über das Pensum hinaus geleistet wird). Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Geschäftsverhältnisse der Kanzlisten sind durch die Kanzleiordnung vom 27. März 1907 neu geregelt; die Besoldungsverhältnisse sind Gegenstand schwebender Erwägungen.
8	7. Februar 1905	Beschluß bei der Beratung des Gesetzentwurfs, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen: Die Königliche Staatsregierung wird ersucht:	
		A. 1. zu erwägen, ob nicht im Interesse der Schiffahrt die Kanalisierung der freien Netze der Regulierung vorzuziehen ist;	Zu A. 1. Die technischen Arbeiten zur Erwägung der Frage sind noch nicht abgeschlossen.
		2. unverzüglich Vorsorge zu treffen, daß den Schäden, die den Besitzern der am unteren Laufe der Küddow belegenen Wiesen durch die infolge Tieferlegung der Netze entstandene Senkung des Wasserspiegels der Küddow erwachsen, abgeholfen werde;	Zu A. 2. Ein Bewässerungsprojekt befindet sich in der Bearbeitung. Nach seiner Fertigstellung wird mit den Beteiligten über die Ausführung verhandelt werden.
		3. die für eine Verbesserung der Hochwasser- und Deichverhältnisse an der Warthe bei und oberhalb Schwerin erforderlichen Geldmittel unter Heranziehung der Nächst-	Zu A. 3. Die Verbesserung der Deichverhältnisse bei den Deichverbänden oberhalb Schwerin an der Warthe (Alt-Lauske und Marienwalde-Muchogin) ist zu Ende geführt; die unter Bereitstellung der erforderlichen

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
		beteiligten baldigst durch den Etat zur Verfügung zu stellen;	Mittel seitens des Staates, der Provinz und der Deichverbände vorgenommenen Arbeiten sind beendet. Wegen etwaiger Verbesserung der Hochwasserverhältnisse bei Schwerin finden unter den beteiligten Ressorts noch Verhandlungen statt.
		B. bis zur Inbetriebsetzung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin auf der Oderstrecke von Kosel bis zur Neißemündung neben sämtlichen bestehenden (einschiffigen) Schleusen zweite und zwar Zugschleusen anzulegen, ferner die Hafenanlagen bei Kosel durch den Bau eines dritten und, wenn nötig, vierten Beckens sowie die Einrichtung der dazu gehörigen Umladevorrichtungen voll leistungsfähig zu gestalten, sowie endlich den Ausbau des bei Oppeln-Sakrau angelegten Sicherheitshafens zu einem Umschlagshafen nach Möglichkeit zu fördern;	Zu B. Der Bau einer Zugschleuse an der Neißemündung geht der Vollendung entgegen; fünf weitere Zugschleusen sind im Bau begriffen, und zum Bau von noch drei solchen Schleusen wird eine erste Rate in den Staatshaushaltsetat für 1908 eingestellt. Die Herstellung eines dritten Hafenbeckens zu Kosel geht ebenfalls der Vollendung entgegen. Zur Verlängerung der Kaimauer im Hafenbecken I wird ein Betrag von 294 000 *M* durch den Staatshaushaltsetat für 1908 flüssig gemacht werden. Der Sicherheitshafen bei Oppeln-Sakrau soll von einer Aktiengesellschaft, an deren Grundkapital sich der Staat mit 550 000 *M* beteiligen wird, zu einem Umschlagshafen ausgebaut werden. Die erste Rate dieses staatlichen Anteils wird im Staatshaushaltsetat für 1908 gefordert.
		C. usw;	
		D. die Frage der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit einer Kanalisierung der Mosel, Saar und Lahn mit möglichster Beschleunigung einer Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls dem Landtage einen Gesetzentwurf, in welchem unter ausreichender Heranziehung aller Interessenten, einschließlich Elsaß-Lothringens und Luxemburgs, die Mittel gefordert werden für die Kanalisierung a) der Mosel von der lothringischen Grenze bis Koblenz und der Saar von Brebach bis Conz und b) der Lahn von der hessischen Grenze bis zur Mündung, so frühzeitig vorzulegen, daß der Betrieb auf den drei Flußkanälen zu gleicher Zeit mit dem Kanal vom Rhein nach der Weser eröffnet werden kann;	Zu D. Die Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit einer Kanalisierung der Mosel und Saar sowie die Verhandlungen mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg über ihre Beteiligung an diesem Unternehmen konnten auch im vergangenen Jahre noch nicht abgeschlossen werden. Die Vorarbeiten für die Kanalisierung der Lahn sind ebenfalls noch im Gange.
		E. dem Landtage einen den Bau des masurischen Kanals betreffenden Gesetzentwurf baldigst vorzulegen.	Zu E. Zum Bau eines Kanals vom Mauersee nach Allenburg (Masurischer Schiffahrtskanal) wird eine erste Rate in den Staatshaushaltsetat für 1908 eingestellt.
9	11. März 1905	Petition des Amtsvorstehers Giese zu Velten und Genossen (Vorortverein an der Berlin-Velten-Kremmener Eisenbahn) um Einrichtung des Vorortverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Tegel-Velten. **Beschluß:** Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
10	8. April 1905	Beschluß aus Anlaß der Anträge der Abgeordneten Felisch und Hammer, Dr Arendt (Mansfeld) und Genossen, Oeser und Rosenow: I. II. usw. III. Das Haus der Abgeordneten ersucht die Königliche Staatsregierung, in Erwägung darüber einzutreten, ob nicht zur Förderung des Genossenschaftswesens die Bedingungen, unter denen an Genossenschaften oder sonstige Vereinigungen selbständiger Handwerker staatliche Arbeits- oder Lieferungsaufträge übertragen werden können, besonders zu regeln sind. Weiter ersucht das Haus der Abgeordneten die Königliche Staatsregierung, die Regierungsbehörden anzuweisen und bei den kommunalen Verwaltungen im Wege der Anregung dahin zu wirken, daß bei Vergebung von Arbeiten und Lieferungen mehr als bisher Genossenschaften und sonstige Vereinigungen der selbständigen Handwerker zugelassen und herangezogen werden.	Zu III. In den am Schlusse des Jahres 1905 herausgegebenen allgemeinen Bestimmungen über die Vergebung von Leistungen und Lieferungen sind die Interessen der kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker soweit berücksichtigt worden, als dies unter den obwaltenden Verhältnissen geschehen konnte. Dagegen muß nach den inzwischen angestellten weiteren Erhebungen davon abgesehen werden, die Bedingungen für die Übertragung staatlicher Arbeiten und Aufträge an Handwerkervereinigungen, insbesondere für deren Zulassung zu öffentlichen Verdingungen, besonders zu regeln. Der schon bisher nach Möglichkeit geförderten Heranziehung von Handwerkervereinigungen zu staatlichen Arbeiten und Lieferungen — namentlich für die Heeres- und Eisenbahnverwaltung — wird fortan ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Auch die Kommunalverwaltungen sind veranlaßt, bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten die Handwerkervereinigungen tunlichst zu berücksichtigen.
11	10. Mai 1905	Petition der Fischer Böttcher und Genossen in Stralsund u. a. O. gegen den Erlaß einer Verordnung zum Schutze der Plattfische an der mecklenburgischen Ostseeküste. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.
12	11. Mai 1905	Beschluß bei der Beratung des Gesetzentwurfs zur Abänderung des Gesetzes, betreffend die Warenhaussteuer, vom 18. Juli 1900 (Gesetzsamml. S. 294): Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, durch eine allgemeine Enquete die Zustände des gewerblichen Mittelstandes insbesondere nach der Richtung hin festzustellen, ob zur Zeit ein Niedergang des gewerblichen Mittelstandes stattfindet, und auf welche Gründe dieser Niedergang zurückzuführen ist.	Die Erwägungen darüber, in welcher Weise der Anregung entsprochen werden kann, sind noch nicht zum Abschluß gelangt.
13	29. Mai 1905	Beschluß bei der Beratung des Entwurfs eines Gesetzes über die Änderung der Landesgrenze gegen die freie Hansestadt Bremen bei Bremerhaven und bei Fischerhude, Kreis Achim: Die Königliche Staatsregierung wird ersucht: 1. eine den Anforderungen des Schiffsverkehrs entsprechende Ausgestaltung	Zu 1. Bei dem Wiederaufbau eines Schuppens für Baumwolle sind die Lagerräume ver-

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
		und Erweiterung des Geestemünder Handelshafens tunlichst bald in Angriff zu nehmen;	mehrt. Die Erweiterung des Handelshafens wird stattfinden, sobald Bremen das zwischen Handels- und Fischereihafen gelegene Watt aufgehöht haben wird. Mit der Aufhöhung konnte noch nicht begonnen werden, da die Verhandlungen zwischen Bremen und Oldenburg wegen der weiteren Vertiefung der Unterweser noch schweben. Wegen Verbesserung der Krane sind Verhandlungen eingeleitet.
		2. für die Verbesserung und Erweiterung der Geestemünder Fischereihafenanlagen in einem auch weitgehenden Ansprüchen genügenden Umfange Sorge zu tragen;	Zu 2. Zum weiteren Ausbau des Fischereihafens wird auch in den Staatshaushaltsetat für 1908 ein erheblicher Betrag eingestellt.
		3. Maßregeln zu treffen, welche dazu beizutragen geeignet sind, daß die Wettbewerbsfähigkeit der Geestemünder Schiffbauindustrie erhalten bleibt.	Zu 3. Mit der im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Geestemünder Schiffbauindustrie geplanten Regulierung der Geeste hat noch nicht begonnen werden können. Der Beginn ist abhängig von der noch ausstehenden Zustimmung Oldenburgs zur weiteren Vertiefung der Unterweser.
14	29. Mai 1905	Petition des Gemeindevorstandes zu Imsum, betreffend den Vertrag zwischen Preußen und Bremen über die Änderung der Landesgrenze bei Bremerhaven und bei Fischerhude. Beschluß: Die Petition, soweit sie sich auf die Herstellung einer Öffnung im Zollgitter beim Punkte Q der neuen bremischen Hoheitsgrenze bezieht, der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Da die Zollgrenze, wie sie bis auf weiteres festgesetzt ist, den Punkt Q nicht berührt, dieser vielmehr außerhalb der Zollgrenze bleibt, so ist die Petition einstweilen gegenstandslos. Es ist jedoch für eine Berücksichtigung der Petition auf den Fall Vorsorge getroffen, daß später einmal die Zollgrenze erweitert und durch den Punkt Q gelegt werden sollte.
15	30. Mai 1905	Petition des Oberlandmessers Müller in Neu-Ruppin um andere Regelung der amtlichen Stellung der Auseinandersetzungslandmesser bei der Umgestaltung der Generalkommissionen. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Petition wird durch den in Bearbeitung befindlichen Entwurf eines Gesetzes über die Umgestaltung der Generalkommissionen (vergl. lfde Nr 4) ihre Erledigung finden.
16	30. Juni 1905	Beschluß aus Anlaß eines Antrages des Abgeordneten Engelsmann: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, im Bundesrate dahin wirken zu wollen, daß baldmöglichst nach Maßgabe des § 10 des Reichsgesetzes vom 24. Mai 1901 durch gesetzliche Vorschriften die Überwachung des Verkehrs mit Nahrungs- und Genußmitteln, insbesondere mit Wein, nach einheitlichen Grundsätzen und durch Bestellung besonderer Landesbeamten im Hauptamte geregelt wird.	Die Bemühungen, durch Schaffung einer genügenden Zahl unabhängiger, zuverlässiger Nahrungsmitteluntersuchungsämter eine einheitliche und allgemeine Nahrungsmittelkontrolle in Preußen durchzuführen, sind von Erfolg gewesen, so daß voraussichtlich im nächsten Jahre das erstrebte Ziel überall erreicht sein wird. Es besteht ferner die Absicht, in den wichtigsten Weinbaugebieten Preußens (Regierungsbezirke Trier, Koblenz und Wies-

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
.			baden) Weinkellerkontrolleure im Hauptberuf anzustellen. Zur Gewährung von Staatsbeihilfen für ihre Besoldung werden in den Staatshaushaltsetat für 1908 entsprechende Mittel eingestellt werden.
17	23. Februar 1906	Beschluß bei der Beratung des Etats des Finanzministeriums für das Etatsjahr 1906. Dauernde Ausgaben Kap. 58 Tit. 11: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Einführung einer Pauschalsumme für die Dienstreisen der Kreisärzte und Kreistierärzte sich als zweckmäßig erweisen würde.	Die Angelegenheit wird im Sinne des Beschlusses weiter verfolgt; die Verhandlungen mit den beteiligten Ressorts werden demnächst zum Abschluß gelangen.
18	12. März 1906	Petition des Geheimen Regierungsrats Eitner und Genossen in Görlitz u. a. O. um Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Kottbus-Görlitz. Beschluß: Die Petition im Hinblick auf den starken, stetig zunehmenden Sommerverkehr, in welchen das Spremberger Unglück fiel, zur nunmehrigen Durchführung des schon im Jahre 1891 von der Königlichen Staatsregierung selbst aufgenommenen, bislang nur von Berlin bis Kottbus ausgeführten Planes „des zweigleisigen Ausbaues der Strecke Berlin-Görlitz" der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Wegen Berücksichtigung in der nächsten Anleihevorlage schweben Verhandlungen.
19	2. Mai 1906	Petition des Hauptlehrers a. D. Kuberek zu Sohrau in Oberschlesien um Bewilligung einer Pension. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Eine Pension konnte dem im Disziplinarwege entlassenen Petenten auch nach nochmaliger Erwägung der Verhältnisse nicht bewilligt werden. Kuberek erhält jedoch eine laufende Unterstützung von jährlich 300 ℳ
20	14. Mai 1906	Antrag der Abgeordneten Dr v. Woyna und Genossen zur dritten Beratung des Entwurfs zu einem Kreis- und Provinzialabgabengesetz: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in solchen Fällen, in denen infolge des Inkrafttretens des neuen Kreis- und Provinzialabgabengesetzes die Pächter von Staatsdomänen wegen der veränderten Kreissteuerpflicht des Fiskus nach ihren Pachtverträgen erheblich höhere Kreissteuern zu zahlen haben, zur Verhütung von Überbürdungen diese Leistungen für die laufende Pachtperiode tunlichst auf Staatsfonds zu übernehmen. Beschluß: Den Antrag der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die inzwischen getroffenen Anordnungen entsprechen den in dem Antrage zum Ausdruck gebrachten Wünschen.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
21	21. Mai 1906	Petitionen des Verbandes Deutscher Blumengeschäftsinhaber zu Berlin und des Vereins der Blumengeschäftsinhaber zu Berlin um Aufhebung des Ministerialerlasses, betreffend die Schließung der Blumengeschäfte an den ersten Feiertagen zwischen 12 und 2 Uhr, oder Verlegung der Verkaufszeit von 8 bis 10 Uhr auf 12 bis 2 Uhr an diesen Tagen. **Beschluß:** Die Petitionen, so weit sie die Verlegung der Verkaufszeit von 8 bis 10 Uhr auf 12 bis 2 Uhr beantragen, der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Durch Erlaß vom 12. Dezember 1906 ist dem Beschlusse Rechnung getragen worden.
22	30. Mai 1906	Petition des Gemeindevorstandes zu Brockau u. a. um Bewilligung von Staatsmitteln zur Erbauung einer evangelischen und einer katholischen Kirche in Brockau. **Beschluß:** Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung dahin zu überweisen, daß der katholischen und der evangelischen Kirchengemeinde Brockau zu dem Bau von Kirchen eine Beihilfe aus Staatsmitteln gewährt werde.	Es ist in Aussicht genommen, zur Deckung der Baukosten für eine evangelische Kirche in Brockau eine Staatsbeihilfe zu gewähren. Zum Erwerb eines Bauplatzes für die katholische Kirche in Brockau ist die Staatsgenehmigung erteilt worden. Auch hat sich die politische Gemeinde verpflichtet, 30 Jahre hindurch jährlich 1000 ℳ an den Fürsterzbischöflichen Stuhl als Beitrag zur Deckung der Baukosten zu zahlen. Ein Antrag auf Gewährung einer Staatsbeihilfe ist bisher nicht eingegangen.
23	30. Mai 1906	Petition der Lippenmühlenbesitzer zu Lippstadt wegen Entziehung des nötigen Betriebswassers durch die Sozietät zur Bewässerung der Boker Heide zu Delbrück und durch die Entwässerungs- und Bewässerungsgenossenschaft zur Melioration des Lippetales von der Heedermündung bis zur Lipperoder Grenze zu Hörste. **Beschluß:** Die Petition der Königlichen Staatsregierung mit der Maßgabe zur Berücksichtigung zu überweisen, daß der nach der Erklärung der Königlichen Staatsregierung angebahnte gütliche Ausgleich des schwebenden Rechtsstreits auch die Schadloshaltung der beteiligten Hörster Wiesengenossenschaft berücksichtigen möge.	Die Vergleichsverhandlungen schweben noch. Ihr Abschluß steht bevor.
24	2. Juli 1906	Petition der Bauerschaftsvertretung zu Burg in Dithmarschen um Verbesserung der Fährverbindung über den Kaiser-Wilhelm-Kanal im Zuge der Burg-Wilster Chaussee. **Beschluß:** Die Petition unter Anerkennung der Tätigkeit der Kanalverwaltung, Mißstände bei der Fähranlage im Kaiser-Wilhelm-Kanal zu beseitigen, jedoch im Interesse der berechtigten Klagen der Petenten, der Königlichen	Nach der Denkschrift über die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals (Drucksache des Reichstags I. Session 1907 Nr 354) sollen die Fähranlagen am Kanal, um berechtigten Wünschen der Interessenten zu genügen, verbessert werden. Bei Brunsbüttel ist die Errichtung einer Dampffähre beabsichtigt. Außerdem ist dort zur Beschleunigung und Erleichterung der Personenbeförderung an geeigneter Stelle die Einstellung einer Motorbarkasse in Aussicht genommen. Bei

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
		Staatsregierung in dem Sinne zur Berücksichtigung zu überweisen, daß diese bei der Reichsregierung die Abstellung der Klagen der Petenten nachdrücklichst befürworte.	den übrigen Fähren werden diejenigen Verbesserungen durchgeführt, die nach Lage der örtlichen Verhältnisse und des Verkehrs erforderlich sind. Es ist Vorsorge getroffen, daß bei der landespolizeilichen Prüfung der Projekte für die Kanalerweiterung der Frage der Verbesserung der Fährverhältnisse am Kanal besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird.
25	2. Juli 1906	Petition der Koogsgemeinde-Vertretung in Brunsbüttelhafen um Verbesserung des Fährbetriebes über den Kaiser-Wilhelm-Kanal in Brunsbüttelkoog und Östermoor. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Wie vor.
26	4. Juli 1906	Beschluß nach der Beratung des Gesetzentwurfs, betreffend die Zulassung einer Verschuldungsgrenze für land- oder forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke: a) usw. b) Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, bei den Versuchen zur Durchführung der Entschuldung des Grundbesitzes auch auf geeignete Maßnahmen Bedacht zu nehmen, welche eine Beteiligung der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften an diesen Versuchen unter Wahrung der Liquidität der ersteren ermöglichen.	Zu b. Entsprechende Verhandlungen sind im Gange.
27	4. Juli 1906	Petition des Gerichtskanzleigehilfen v. Wussow in Preuß.-Stargard um Anstellung. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	v. Wussow ist seit dem 1. April 1907 bei dem Amtsgericht zu Strasburg in Westpreußen als Kanzlist angestellt.
28	4. Juli 1906	Petition des Vorsitzenden der Delegiertenkonferenz akademisch gebildeter Lehrer, Professors Dr Lohr in Wiesbaden, um Anrechnung der Wartezeit der Hilfslehrer auf die pensionsfähige Dienstzeit. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Petition ist einer eingehenden Erwägung unterzogen worden; dem darin ausgesprochenen Wunsche konnte indes nach Lage der Sache nicht entsprochen werden.
29	4. Juli 1906	Petition der Seelotsen Kohlhoff und Genossen in Neufahrwasser um Versetzung der Seelotsen unter die mittleren Beamten. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Den Seelotsen ist durch Allerhöchsten Erlaß vom 23. Januar 1907 der Rang der Subalternbeamten zweiter Klasse der Lokalbehörden verliehen.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
30	4. Juli 1906	Petition des Vollziehungsbeamten a. D. Koch in Pfaffendorf um Ersatz des Schadens, der ihm an seinem Besitztum durch einen Brand beim Bau der Bahn Ehrenbreitstein-Koblenz erwachsen ist. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Unter Aufgabe seines vermeintlichen Rechtsanspruchs auf Schadenersatz hat Koch darum gebeten, ihm im Wege der Allerhöchsten Gnade einen Teil des Schadens zu ersetzen. Da erhebliche Billigkeitsgründe vorlagen, so ist der Bitte entsprochen und ihm im Gnadenwege eine einmalige Unterstützung von 1000 ℳ bewilligt worden.
31	4. Juli 1906	Petition des Innungsbezirksverbandes Brandenburgischer Baugewerksmeister zu Potsdam um Aufhebung des Ministerialerlasses vom 28. November 1902, betreffend die Führung des Titels „Baugewerksmeister". Beschluß: Die Petition der Königlichen Saatsregierung in dem Sinne zur Berücksichtigung zu überweisen, daß Maßregeln getroffen werden, welche dem Titel „Baugewerksmeister" den Schutz des § 133 der Gewerbeordnung tatsächlich gewährleisten.	Zum Schutze des Titels „Baugewerksmeister" sind in dem Entwurfe des Gesetzes wegen Abänderung der Gewerbeordnung (betreffend den sogenannten kleinen Befähigungsnachweis) entsprechende Bestimmungen vorgesehen.
32	4. Juli 1906	Petition der Handwerkskammer zu Königsberg im Namen des ostdeutschen Handwerkskammertages um Erhöhung der Staatsprämie für Ausbildung taubstummer Lehrlinge. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Staatsprämie ist auf 200 ℳ erhöht worden.
33	4. Juli 1906	Petitionen der Gerichtsassistenten a) Milkuhn und Genossen in Memel u. a. O. um Neuregelung des Vorbereitungsdienstes für die in den Justizbureaudienst einberufenen Militäranwärter und Vereinigung der Gerichtsassistenten mit den Gerichtssekretären zu einer Besoldungsklasse, b) Holling und Genossen in Hannover u. a. O. um Beseitigung oder Verkürzung des Vorbereitungsdienstes für diejenigen Gerichtsassistenten, die die Sekretärprüfung ablegen wollen, und Gehaltserhöhung für die Gerichtsassistenten, c) Kraaz in Göttingen um Beseitigung oder Verkürzung des Vorbereitungsdienstes für diejenigen Gerichtsassistenten, die die Sekretärprüfung ablegen wollen, Gehaltserhöhung für die Gerichtsassistenten, sofortige Ge-	Die Angelegenheit ist durch die allgemeine Verfügung vom 4. Februar 1907 (Just.-Min.-Bl. S. 23) erledigt.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
		währung von Teuerungszulagen bis zur Bewilligung der Gehaltserhöhung, d) Schulze und Genossen in Berlin u. a. O. um Vereinigung der Gerichtsschreibergehilfen mit den Gerichtsschreibern zu einer Besoldungsklasse, e) Otto und Genossen in Berlin um Gehaltserhöhung für die Gerichtsassistenten. Beschluß: Die Petitionen der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, soweit sie die Frage der Stellvertretungskosten für die Vorbereitung auf die Staatsprüfung und die Abkürzung der Vorbereitungszeit betreffen.	
34	12. Februar 1907	Beschluß bei der Beratung des Etats der landwirtschaftlichen Verwaltung für das Etatsjahr 1907, einmalige und außerordentliche Ausgaben Kap. 29 Tit. 4: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, durch geeignete Maßnahmen auf dem Gebiete der inneren Kolonisation gegen die aus dem Landarbeitermangel sich ergebenden Notstände Abhilfe zu schaffen.	Es werden Maßnahmen erwogen, um dem aus dem Landarbeitermangel sich ergebenden Notstande auf dem Gebiete der inneren Kolonisation entgegenzuwirken.
35	1. März 1907	Beschluß bei der Beratung des Etats der Handels- und Gewerbeverwaltung für das Etatsjahr 1907, dauernde Ausgaben Kap. 67 Tit. 1: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Anweisung zur Ausführung der Reichsgewerbeordnung dahin zu erweitern, daß bei der Prüfung der Vorlagen zu gewerblichen Anlagen nach § 16 der Reichsgewerbeordnung außer den Bau-, Gewerbeaufsichts- und Medizinalbeamten in gleicher Weise durch die Landwirtschaftskammern zu bezeichnende landwirtschaftliche Sachverständige beteiligt werden, sofern landwirtschaftliche Interessen durch die Genehmigung der Anlage berührt werden.	Die Verhandlungen zwischen den beteiligten Ressorts sind noch nicht zum Abschluß gekommen.
36	5. März 1907	Beschluß bei der Beratung des Etats des Finanzministeriums für das Etatsjahr 1907, dauernde Ausgaben Kap. 57 Tit. 1: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, dahin zu wirken, daß bei Einführung einer Wertsteuer des Grund und Bodens in den Gemeinden für Grundstücke, welche dauernd land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind, in der Regel der Ertragswert zugrunde gelegt wird.	Durch Ministerialerlaß vom 14. Juni 1907 (Min.-Bl. f. d. i. V. S. 235) sind Anordnungen im Sinne des Antrags getroffen worden.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
37	12. März 1907	Petitionen des Magistrats zu Jastrow u. a. um Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Posen-Schneidemühl-Belgard sowie Petition der Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp um Einführung des Vollbahnbetriebes auf den Strecken Posen-Schneidemühl-Belgard und Neustettin-Stolp. Beschluß: Die Petitionen der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.
38	16. April 1907	Petition des Magistrats und der Stadtverordneten zu Gollnow und Massow um Errichtung einer höheren Lehranstalt in Gollnow. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Verhandlungen sind eingeleitet, aber noch nicht zum Abschluß gebracht.
39	17. April 1907	Petition des Diplomingenieurs v. Wrochem u. a. in Groß-Lichterfelde um Umwandlung der Stellen für ständige Assistenten beim Materialprüfungsamt oder Erhöhung des Gehalts und des Wohnungsgeldzuschusses der ständigen Assistenten. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Petition datiert vom 1. September 1906. Inzwischen ist den ständigen Assistenten des Materialprüfungsamts durch den Staatshaushaltsetat für 1907 der Wohnungsgeldzuschuß der Beamten der 4. und 5. Rangklasse (480 *M.*) statt desjenigen der mittleren Beamten (300 *M.*) gewährt worden. Wegen Erhöhung des Gehalts schweben Erwägungen.
40	25. April 1907	Beschluß bei der Beratung des Etats der Domänenverwaltung für das Etatsjahr 1907: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, geschlossene Staatsdomänen in der Provinz Sachsen von 100 ha ab künftig nur unter der Bedingung der grundbuchmäßigen Befestigung zu veräußern, um sie dadurch vor späterer Zersplitterung zu bewahren.	Die Anregung wird bei etwa vorkommenden Fällen in Erwägung gezogen werden.
41	27. April 1907	Beschluß bei der Beratung des Etats der Bauverwaltung für das Etatsjahr 1907: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, Fürsorge dahin zu treffen, daß bei staatlichen Bauten, insbesondere bei außerordentlichen Bauarbeiten der Eisenbahn- und der Wasserbauverwaltung, einheimische minderjährige Arbeiter nicht zu verwenden sind.	Die Ermittlungen darüber, in welchem Umfange bei außerordentlichen Bauarbeiten der Eisenbahn- und Wasserbauverwaltung einheimische minderjährige Arbeiter beschäftigt werden, sind zwar abgeschlossen, jedoch steht die Beschlußfassung auf Grund des gesammelten Materials noch aus.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
42	1. Mai 1907	Petition des Lehrers Hahn in Thorn-Mocker um Gleichstellung des Gehalts der Lehrer und Lehrerinnen in Mocker mit dem der Lehrer usw in Thorn vom Tage der Eingemeindung Mockers in Thorn an. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung in dem Sinne zur Erwägung zu überweisen, durch Einwirkung auf die Stadt Thorn eine Gleichstellung der Lehrer von Mocker-Thorn im Grundgehalt und in der Wohnungsentschädigung vom 1. April 1906 an anzustreben.	Die städtischen Körperschaften in Thorn haben nach nochmaliger Verhandlung und Bewilligung eines staatlichen Ergänzungszuschusses beschlossen, die Volksschullehrer in Mocker mit denen in der alten Stadt Thorn vom 1. April 1907 ab im Grundgehalt gleichzustellen, ihnen auch die den Lehrern in der alten Stadt Thorn nachträglich bewilligte Grundgehaltserhöhung zuteil werden zu lassen.
43	1. Mai 1907	Petitionen der Lehrer an höheren Lehranstalten Arends und Genossen in Düsseldorf u. a. O. um Gehaltserhöhung für die seminarisch gebildeten Lehrer an staatlichen höheren Lehranstalten. Beschluß: Die Petitionen der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Eine Entschließung wird erfolgen im Zusammenhang mit der in Aussicht genommenen allgemeinen Aufbesserung der Besoldungen der Staatsbeamten.
44	1. Mai 1907	Petition des Schutzmanns a. D. Hoffmann in Königsberg um Bewilligung einer Unterstützung als Entschädigung für einen im Dienst erlittenen Unfall. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung dahin zu überweisen, ob und inwieweit dem Petenten aus Billigkeitsgründen aus den für dergleichen Zwecke bereitstehenden Staatsmitteln eine Unterstützung zu gewähren sei.	Da sich Hoffmann zur Zeit in keiner Notlage befindet und die Dienstbeschädigung ihn auch nicht erwerbsunfähig gemacht hat, liegt zu seiner Unterstützung aus Staatsfonds kein Anlaß vor.
45	10. Mai 1907	Beschluß nach der Beratung des Gesetzentwurfs gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die zur Ausführung des vorliegenden Gesetzes berufenen Behörden dahin mit Anweisung zu versehen, 1. daß sie bei der Durchführung des Gesetzes enge Fühlung mit Sachverständigen nehmen und insbesondere, insoweit es sich um die Verwirklichung höherer ästhetischer Ziele handelt, Vertreter der Künstlerschaft beteiligen; 2. daß in Fällen, in denen auf Grund des Gesetzes behördliche Eingriffe notwendig werden, auf die dadurch dem einzelnen entstehenden Kosten und Nachteile schonende Rücksicht genommen werde, und insbesondere die in baulicher Hinsicht zu stellenden Anforderungen regelmäßig so bestimmt werden, daß sie ohne erhebliche Vermehrung der Baukosten verwirklicht werden können.	Der Beschluß ist in der Anweisung zur Ausführung des Gesetzes, soweit angängig, berücksichtigt.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
46	10. Mai 1907	Petition der Antonie Hubert, Tochter eines verstorbenen Bahnwärters in Wilhelmsgrund bei Rawitsch um Bewilligung einer laufenden Unterstützung. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Nach Lage der Verhältnisse ist kein ausreichender Anlaß vorhanden, der Petentin, die zur Beschäftigung im Eisenbahndienste körperlich nicht geeignet ist, eine laufende Unterstützung zu gewähren. Sie hat zwei unverheiratete Brüder, von denen sie dem einen den Haushalt führt.
47	11. Mai 1907	Petition des Rektors Hein u. a. in Nordhausen um einheitliche gesetzliche Regelung der Besoldungsverhältnisse der Leiter und Lehrer an den öffentlichen Mittelschulen. Beschluß: Die Petition im Anschluß an die Beschlüsse des Hauses der Abgeordneten vom 1. Februar 1905 und 7. Mai 1906 der Königlichen Staatsregiernng abermals zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Erwägungen schweben noch.
48	11. Mai 1907	Petition der Lehrerwitwen Zittlau und Genossinnen in Thorn um Erhöhung des Witwengeldes der Witwen von Lehrern, die vor dem 1. April 1900 verstorben sind. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung dahin zu überweisen, daß sie erneut in eine wohlwollende Prüfung der Verhältnisse eintreten möchte.	Auf Grund der Ermittlungen über die Bedürftigkeit der Bittstellerinnen ist aus Zentralfonds ein weiterer Betrag zu ihrer Unterstützung bewilligt worden.
49	11. Mai 1907	Petition der Lokomotivführerwitwe Minarski in Bromberg um Erhöhung ihres Witwengeldes. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Der Witwe Minarski wird vom 1. Juni 1907 ab eine laufende Unterstützung von 60 M jährlich widerruflich gewährt.
50	11. Mai 1907	Petition des Lokomotivführers a. D. Matzke in Breslau um andere Festsetzung seiner Pension. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Dem pensionierten Lokomotivführer Matzke ist vom 1. November 1907 ab eine laufende Unterstützung von jährlich 170 M widerruflich bewilligt worden.
51	14. Mai 1907	Petition der Witwe Düppen in München-Gladbach um Entschädigung für die Entwertung ihres Besitztums durch den Umbau des Bahnhofs in München-Gladbach. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung dahin zu überweisen, daß der Petentin eine dem erlittenen Schaden entsprechende Enschädigung zuteil werde.	Es sind mit der Witwe Düppen Verhandlungen wegen Ankaufs ihres Hauses eingeleitet.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
52	14. Mai 1907	Petitionen der Vorschullehrer Timpernagel und Genossen in Halle an der Saale u. a. um gesetzliche Festlegung einer pensionsfähigen Zulage von 300 M für die seminarisch gebildeten Lehrer an den höheren Lehranstalten rein städtischen Patronats. Beschluß: Die Petitionen der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung dahin zu überweisen, daß, falls die in Betracht kommenden Gemeinden die Umwandlung der nichtpensionsfähigen Zulage von 150 M in eine pensionsfähige Zulage von mindestens 300 M nicht freiwillig durchführen, das Gesetz vom 25. Juli 1892 derart geändert wird, daß an Stelle der Bestimmung einer nichtpensionsfähigen Zulage von 150 M die gesetzliche Bestimmung einer pensionsfähigen Zulage von mindestens 300 M gesetzt wird.	Mit einzelnen der noch im Rückstande befindlichen Städte haben die Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gebracht werden können.
53	5. Juni 1907	Petition des Magistrats zu Falkenburg in Pommern um Zurückzahlung des Kaufgeldes für die dem Domänenfiskus von der Stadtgemeinde Falkenburg in Pommern abgekaufte Winterfischerei auf dem Crössinsee und Erstattung von Prozeßkosten. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, soweit sie die Zurückzahlung des Kaufgeldes verlangt.	Die im Sinne des Beschlusses mit der Stadt Falkenburg eingeleiteten Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gelangt.
54	5. Juni 1907	Petition des Seminarlehrers Stein in Brühl (Bezirk Cöln) um andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung aus Billigkeitsgründen zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Verhandlungen über die Möglichkeit einer Berücksichtigung der Petition sind noch nicht vollständig abgeschlossen.
55	6. Juni 1907	Petition des Strafanstaltslehrers a. D. Wiertz in Aachen um andere Festsetzung seiner Pension (Anrechnung von Volksschuldienst). Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Die Petition hat nicht berücksichtigt werden können.
56	7. Juni 1907	Petition des Verbandes deutscher Müller zu Berlin um Aufhebung einer Anordnung, wonach eine Reihe von Staatsanstalten ihren Bedarf an Mühlenerzeugnissen bei der Seehandlungsmühle in Bromberg zu decken hat. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Dem Antrage des Verbandes hat nicht entsprochen werden können.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
57	7. Juni 1907	Petition des Propstes Olszewski in Dolzig (Kreis Schrimm) um Befreiung von der Verpflichtung, ein auf seine Pfründe aufgenommenes Pfandbriefdarlehn zu verzinsen und zu tilgen. Beschluß: Die Petition mit Rücksicht auf die Erklärung des Regierungsvertreters der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Die Königliche Regierung in Posen hat die zugesagten Ermittlungen angestellt und ist mit der Zahlung des danach festgestellten Patronatsbeitrages beauftragt worden.
58	7. Juni 1907	Petition der Veteranenwitwe Goldack in Groß-Gablick um Gewährung einer Unterstützung. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Der Witwe Goldack ist vom 1. Juli 1907 ab eine fortlaufende Unterstützung von jährlich 120 ℳ bewilligt worden.
59	7. Juni 1907	Petition des Holzaufsehers a. D. Pankalla in Brieg (Bezirk Breslau) um andere Festsetzung seiner Pension. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung dahin zur Berücksichtigung zu überweisen, dem Petenten eine laufende jährliche Unterstützung von 110 ℳ gewähren zu wollen.	Pankalla erhält eine fortlaufende jährliche Unterstützung in der gewünschten Höhe.
60	8. Juni 1907	Petitionen a) der Zeichenlehrer Teske und Genossen in Erfurt u. a. O. um Erhöhung des Gehalts und des Wohnungsgeldzuschusses der für höhere Lehranstalten geprüften Zeichenlehrer, b) des Landesvereins preußischer für höhere Lehranstalten geprüfter Zeichenlehrer zu Frankfurt am Main um Änderung der Vorbildung, der Amtsbezeichnung, der sozialen Stellung und der Besoldung der geprüften Zeichenlehrer an höheren Schulen. Beschluß: Die Petitionen der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.	Eine Entschließung wird erfolgen im Zusammenhang mit der in Aussicht genommenen allgemeinen Aufbesserung der Besoldungen der Staatsbeamten.
61	8. Juni 1907	Petition des ehemaligen Hilfsbremsers Polzin in Schneidemühl um Bewilligung einer Gnadenpension. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.	Dem Bittsteller ist für das Etatsjahr 1907 eine Unterstützung von 120 ℳ bewilligt und eine solche in gleicher Höhe für die folgenden vier Etatsjahre in Aussicht gestellt worden. Im Falle einer wesentlichen Veränderung der Verhältnisse wird eine erneute Prüfung der Angelegenheit erfolgen.

Lfde Nr	Datum der Beschlußfassung des Hauses der Abgeordneten	Gegenstand des Beschlusses	Entschließung der Königlichen Staatsregierung und Bemerkungen über die gegenwärtige Sachlage
62	8. Juni 1907	Petition des jetzigen Deichverbands-Buhnenmeisters, früheren Bauaufsehers bei einer Wasserbauinspektion, Lardong in Motzwethen um Bewilligung einer Pension oder einer laufenden Unterstützung. Beschluß: Die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung dahin zu überweisen, dem Petenten eine seinen Verhältnissen entsprechende dauernde Unterstützung zu gewähren.	Die Petition ist zur Berücksichtigung nicht für geeignet befunden und der Petent entsprechend beschieden worden. Aus Anlaß einer gegen den ablehnenden Bescheid gerichteten neuen Eingabe des Lardong sind neue Ermittlungen eingeleitet worden. Diese sind noch nicht abgeschlossen.

Nr 29

**Ministerium
für
Landwirtschaft, Domänen und Forsten**

Geschäfts-Nr III 17 069

Berlin, den 20. Dezember 1907
Eingegangen 21. Dezember 1907

Beifolgend übersende ich die für das Etatsjahr 1906 aufgestellte

Nachweisung über die von der Staatsforstverwaltung beschäftigten Arbeiter, der Löhne, Arbeitszeit, Krankenversicherung, Betriebsunfälle usw.

J. A.
v. Conrad

An
den Herrn Präsidenten des Abgeordnetenhauses

Nachweisung

über die

von der Staatsforstverwaltung beschäftigten Arbeiter, über die Löhne, Arbeitszeit, Krankenversicherung (Erkrankungen) und Betriebsunfälle sowie über die von der Staatsforstverwaltung für die Arbeiter nach den Versicherungsgesetzen gemachten Aufwendungen und über die freiwillig gewährten Unterstützungen für das Etatsjahr 1906

1	2	3	4	5		6		7		8	9		10		11
		Von der Staats-													
		Überhaupt		Nachweisung der Arbeitslöhne											
				Für ein Tagewerk sind im Durchschnitt ver-											
				im Tagelohn											
				im Sommer							im Winter				
Lfde Nr	Regierungsbezirk	Zahl	ungefähre Gesamtzahl der Arbeitstage	Männer		Frauen		jugendliche Arbeiter		durchschnittlich tägliche Arbeitsdauer	Männer		Frauen		durchschnittlich tägliche Arbeitsdauer
				M	Pf	M	Pf	M	Pf	Stunden	M	Pf	M	Pf	Stunden
1	Königsberg	7 949	495 537	1	95	1	12	—	96	10	1	54	—	95	7,7
2	Gumbinnen	7 518	521 057	1	96	1	14	—	88	10	1	59	—	94	7,6
3	Allenstein	9 797	704 609	1	67	—	96	—	80	10,1	1	38	—	82	7,7
4	Danzig	6 275	405 615	1	75	1	04	—	94	10	1	44	—	88	8
5	Marienwerder	14 598	824 253	1	70	1	06	—	88	10	1	44	—	91	7,5
6	Potsdam	11 897	644 573	2	42	1	21	—	94	9,5	2	14	1	10	8
7	Frankfurt a. O.	11 488	627 368	1	99	1	10	—	88	10	1	63	—	92	8
8	Stettin	4 693	296 133	2	27	1	17	—	97	10	1	87	1	—	8
9	Köslin	3 606	198 635	1	62	1	06	—	92	10	1	39	—	89	7,9
10	Stralsund	1 127	104 291	2	21	1	27	1	07	10	1	75	1	13	8,2
11	Posen	4 705	311 260	1	82	—	94	—	79	9,9	1	43	—	83	7,6
12	Bromberg	6 676	387 397	1	76	1	11	—	92	10	1	49	—	96	8
13	Breslau	6 700	412 597	1	68	—	91	—	73	10	1	42	—	77	8
14	Liegnitz	1 768	98 545	1	83	—	98	—	76	9,7	1	62	—	89	7,9
15	Oppeln	6 899	432 996	1	71	—	92	—	76	10	1	40	—	78	8
16	Magdeburg	2 622	209 043	2	34	1	15	—	91	10	2	05	—	99	8,5
17	Merseburg	4 531	315 873	2	23	1	10	—	80	9,8	1	93	—	96	8
18	Erfurt	2 388	200 333	2	58	1	24	1	01	10	2	31	1	04	8
19	Schleswig	1 842	156 035	2	56	1	58	1	26	10	2	26	1	45	8
20	Hannover	1 493	113 707	2	39	1	49	1	25	10	2	24	1	26	7
21	Hildesheim	3 881	586 393	2	34	1	29	1	10	9,8	2	21	1	17	8,6
22	Lüneburg	2 858	198 949	2	29	1	40	1	10	10	2	02	1	21	8,1
23	Stade	710	50 400	2	57	1	66	1	35	10	2	16	1	43	8
24	Osnabrück (mit Aurich)	684	40 181	2	20	1	50	1	35	10	1	90	1	43	8
25	Minden (mit Münster)	2 788	161 223	2	29	1	41	1	14	9,7	2	13	1	29	8,4
26	Arnsberg	720	70 186	2	87	1	61	1	54	9,4	2	73	1	57	8,2
27	Cassel	15 114	754 514	2	26	1	31	1	14	10	2	02	1	15	8,3
28	Wiesbaden	6 445	208 411	2	59	1	48	1	45	9,9	2	42	1	38	8,2
29	Koblenz	2 982	146 723	2	27	1	36	1	18	10	2	07	1	23	8
30	Düsseldorf	1 013	61 420	2	60	1	70	1	46	9,75	2	40	1	33	8,5
31	Cöln	739	44 856	2	73	1	48	1	26	9,5	2	58	1	50	8,1
32	Trier	3 402	333 107	2	74	1	37	1	42	10	2	59	1	18	8,5
33	Aachen	1 829	128 999	2	49	1	44	1	23	10	2	22	1	33	8
	Summe	161 737	10 245 219	1	62	—	91	—	73	9,9	1	38	—	77	8
				2	87	1	70	1	54		2	73	1	57	

12		13		14	15	16	17	18	19
forstverwaltung beschäftigte Arbeiter									
				Von den Arbeitern sind gegen Krankheit versichert nach den Gesetzen vom 15. Juni 1883 und 10. April 1892					
gütet				zwangsweise				freiwillig	
im Stücklohn				bei forstfiskalischen Betriebs-Krankenkassen		bei Orts-Krankenkassen oder der Gemeinde-Krankenversicherung			
im Sommer		im Winter							
Männer				Zahl	ungefähre Gesamtzahl der Arbeitstage	Zahl	ungefähre Gesamtzahl der Arbeitstage	Zahl	ungefähre Gesamtzahl der Arbeitstage
ℳ	₰	ℳ	₰						
2	57	1	61	—	—	8	203	109	11 770
2	51	1	83	—	—	750	118 199	64	7 220
2	20	1	88	2 478	214 867	—	—	7	280
2	14	1	75	—	—	—	—	—	—
2	09	1	65	—	—	4 062	221 926	839	82 435
3	04	2	53	1 057	75 211	3 910	272 488	1 259	83 992
2	57	2	33	1 835	116 218	1 809	139 325	575	58 380
2	88	2	56	—	—	2 439	186 141	136	15 235
2	18	1	74	—	—	—	—	242	33 257
2	95	2	63	—	—	738	93 575	—	—
2	37	1	77	—	—	—	—	81	6 252
2	35	1	83	—	—	10	763	27	2 618
2	01	1	75	—	—	717	54 026	406	50 942
2	52	2	05	—	—	503	51 449	125	17 803
2	34	1	77	—	—	2 449	219 248	268	29 019
2	86	2	57	—	—	1 681	184 978	—	—
2	84	2	45	1 329	165 327	1 476	111 562	167	7 315
3	22	3	05	469	102 259	742	69 210	—	—
3	16	2	76	39	4 337	867	81 730	181	19 596
2	89	2	59	—	—	441	48 542	197	15 906
3	07	2	76	—	—	1 886	224 002	1 128	330 937
3	03	2	54	—	—	594	57 792	464	51 571
3	18	2	25	—	—	33	2 125	—	—
2	44	2	11	—	—	150	8 236	41	4 910
2	98	2	66	—	—	1 198	110 090	248	6 116
3	55	3	19	—	—	338	31 451	255	21 047
2	94	2	37	337	17 922	8 997	448 631	483	15 761
3	22	2	62	—	—	1 447	66 230	790	36 320
2	91	2	58	—	—	624	32 768	250	19 868
3	42	3	07	—	—	210	17 654	179	14 527
3	43	3	20	—	—	167	15 080	137	11 966
3	52	2	39	3 229	325 788	5	104	67	4 520
3	—	2	61	—	—	—	—	182	22 671
2	01	1	61	10 773	1 021 929	38 251	2 867 528	8 907	982 234
3	55	3	20						

1	2	20	21	22	23		24		25		26	
Lfde Nr	Regierungsbezirk	Erkrankt sind von den Arbeitern der Spalte			An Beiträgen usw sind vom Fiskus aufgewendet							
					für die Arbeiter				freiwillig		im ganzen	
		14	16	18	in Spalte 14		in Spalte 16					
					M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf
1	Königsberg	—	—	6	—	—	5	14	448	59	453	73
2	Gumbinnen	—	97	—	—	—	1 759	62	125	40	1 885	02
3	Allenstein	317	—	—	6 127	64	—	—	—	—	6 127	64
4	Danzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Marienwerder	—	240	54	—	—	4 136	72	686	55	4 823	27
6	Potsdam	64	200	62	2 379	54	4 664	14	1 611	13	8 654	81
7	Frankfurt a. O.	138	104	67	2 051	45	1 841	95	1 296	83	5 190	23
8	Stettin	—	229	8	—	—	4 280	58	180	72	4 461	30
9	Köslin	—	—	58	—	—	—	—	471	77	471	77
10	Stralsund	—	71	—	—	—	1 622	75	—	—	1 622	75
11	Posen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Bromberg	—	—	7	—	—	35	63	66	38	102	01
13	Breslau	—	33	29	—	—	1 455	14	956	23	2 411	37
14	Liegnitz	—	60	23	—	—	923	42	385	94	1 309	36
15	Oppeln	—	294	29	—	—	2 522	45	529	19	3 051	64
16	Magdeburg	—	189	—	—	—	3 252	09	—	—	3 252	09
17	Merseburg	208	116	1	2 180	57	2 089	69	—	—	4 270	26
18	Erfurt	155	113	—	2 790	73	1 800	05	—	—	4 590	78
19	Schleswig	3	29	10	41	67	1 812	11	406	05	2 259	83
20	Hannover	—	38	27	—	—	1 206	82	375	07	1 581	89
21	Hildesheim	—	189	231	—	—	4 209	05	662	09	4 871	14
22	Lüneburg	—	24	66	—	—	1 380	81	1 378	42	2 759	23
23	Stade	—	—	—	—	—	54	85	—	—	54	85
24	Osnabrück (mit Aurich)	—	12	1	—	—	209	67	112	32	321	99
25	Minden (mit Münster)	—	122	5	—	—	2 693	72	165	57	2 859	29
26	Arnsberg	—	39	8	—	—	654	41	585	40	1 239	81
27	Cassel	63	615	38	944	91	8 735	45	587	39	10 267	75
28	Wiesbaden	—	70	30	—	—	2 133	14	685	19	2 818	33
29	Koblenz	—	61	25	—	—	686	82	519	54	1 206	36
30	Düsseldorf	—	13	12	—	—	686	81	223	66	910	47
31	Cöln	—	10	10	—	—	273	34	211	13	484	47
32	Trier	668	—	15	9 532	70	—	—	—	—	9 532	70
33	Aachen	—	—	10	—	—	—	—	664	37	664	37
	Summe	1 616	2 968	832	26 049	21	55 126	37	13 334	93	94 510	51

27	28	29		30		31		32		33	
Betriebsunfälle								Freiwillige Unterstützungen von Waldarbeitern und deren Hinterbliebenen		Außerdem sind aus dem Gnadenpensionsfonds gezahlt	
Gesamtzahl der Unfälle	Tötungen bei Betriebsunfällen	Kosten des Heilverfahrens während der ersten 13 Wochen, soweit sie den forstfiskalischen Gutsbezirken zur Last fallen		Sonstige Aufwendungen des Forstfiskus als Betriebsunternehmer		Mithin Gesamtaufwendungen					
		M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf
88	4	549	33	15 980	25	16 529	58	1 600	—	216	—
122	1	1 498	82	19 718	14	21 216	96	1 565	—	1 058	—
84	1	2 232	16	21 852	34	24 084	50	3 730	—	771	—
61	2	2 921	62	14 367	02	17 288	64	1 965	—	126	—
81	4	2 016	35	24 523	82	26 540	17	3 200	—	721	80
100	1	699	30	33 089	12	33 788	42	2 300	—	630	—
84	1	1 181	65	19 744	59	20 926	24	2 280	—	174	—
53	1	71	56	18 177	17	18 248	73	1 000	—	120	—
32	1	996	70	7 496	90	8 493	60	800	—	504	—
15	—	—	—	7 896	92	7 896	92	400	—	—	—
49	—	1 911	40	8 625	51	10 536	91	1 300	—	—	—
27	—	1 038	55	8 000	70	9 039	25	1 240	—	—	—
84	2	1 822	01	18 006	61	19 828	62	1 520	—	308	—
23	—	79	30	5 013	32	5 092	62	400	—	—	—
51	—	203	75	11 976	21	12 179	96	1 290	—	300	—
28	1	—	—	12 751	01	12 751	01	400	—	—	—
52	—	—	—	9 537	55	9 537	55	950	—	132	—
59	2	—	—	8 869	44	8 869	44	700	—	—	—
28	—	413	85	9 763	97	10 177	82	400	—	184	—
30	2	286	50	9 171	54	9 458	04	540	—	—	—
143	—	—	—	23 168	10	23 168	10	2 535	*)	630	—
41	2	153	65	11 903	53	12 057	18	800	—	—	—
3	—	—	—	2 978	64	2 978	64	250	—	—	—
10	—	—	—	2 932	88	2 932	88	150	—	—	—
29	—	—	—	8 881	08	8 881	08	550	—	—	—
15	—	—	—	6 740	81	6 740	81	—	—	350	—
194	4	1 952	48	38 242	49	40 194	97	2 600	—	583	—
55	1	—	—	14 112	75	14 112	75	675	—	—	—
47	—	288	13	8 992	73	9 280	86	600	—	—	—
21	—	—	—	3 867	11	3 867	11	300	—	—	—
8	—	—	—	2 100	80	2 100	80	150	—	—	—
74	2	—	—	12 412	11	12 412	11	1 100	—	—	—
18	1	—	—	3 199	41	3 199	41	500	—	—	—
1 809	33	20 317	11	424 094	57	444 411	68	37 790	—	6 807	80
*) Außerdem für die Unterstützungskasse in Clausthal								31 657	44		

Nr 30

Der Minister
für Handel und Gewerbe
J.-Nr I 11 495

Berlin, den 12. Dezember 1907
Eingegangen 22. Dezember 1907

Dem Präsidium beehre ich mich, die
Nachrichten von dem Betriebe der unter der preußischen Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung stehenden Staatswerke während des Etatsjahres 1906
nebst 8 Anlagen im Anschlusse mit dem ergebenen Ersuchen zu übersenden, diese Schriftstücke gefälligst zur Kenntnis des Hauses der Abgeordneten bringen zu wollen.

Delbrück

An
das Präsidium des Hauses der Abgeordneten

Nachrichten

von dem

Betriebe der unter der preußischen Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung stehenden Staatswerke während des Etatsjahres 1906

Inhaltsverzeichnis

Anlagen

A. Allgemeine Übersicht

Die am Ende des Vorjahres gehegten Befürchtungen, daß die günstige allgemeine Geschäftslage der letzten Jahre umschlagen und einem wirtschaftlichen Niedergange Platz machen würde, haben sich nicht verwirklicht. Die günstige Lage des gesamten Wirtschaftlebens hat sich im Berichtsjahre 1906 nicht nur in gleicher Höhe erhalten, sondern sich noch in aufsteigender Richtung weiter bewegt. Infolgedessen herrschte eine lebhafte Nachfrage nach fast allen Erzeugnissen der Bergwerks- und Hüttenindustrie, mit der eine weitere Erhöhung der Preise für Brennstoffe, Erze und Metalle in Verbindung stand. Aus der günstigen Marktlage vermochten auch die Arbeiter Vorteile zu ziehen, da fast überall bei starker Nachfrage nach Arbeitskräften die Löhne gegenüber dem Vorjahre eine weitere Steigerung erfuhren.

Die staatlichen Steinkohlenbergwerke an der Saar erhöhten ihre Förderung um 1,6 (2,8)*) v. H. An einer noch weiteren Vermehrung der Förderung wurden sie hauptsächlich durch den Mangel an geeigneten Arbeitskräften gehindert, zumal von der Einlegung von Über- und Nebenschichten abgesehen werden mußte.

Die oberschlesischen Steinkohlenbergwerke konnten ihre Förderung, zu der im abgelaufenen Jahre auch das neu angelegte Bergwerk Knurow, wenn auch nur in geringem Umfange, erstmalig beitrug, gegenüber dem Vorjahre um 5,3 v. H. (3,2 v. H.) vermehren.

Das Steinkohlenbergwerk am Deister hatte auch im Jahre 1906 einen Rückgang seiner Förderung zu verzeichnen, und zwar um 6,4 v. H. (— 4,3 v. H.). Die Verminderung der Förderung ist nicht nur eine Folge der auf der Nordseite der I. und II. Tiefbausohle ungünstiger gewordenen Flözverhältnisse, sondern ist auch begründet in der Abwanderung von Arbeitern, die sich vielfach dem lebhaft anwachsenden Kalibergbau in der Umgebung des Werks zuwenden

Das Steinkohlenbergwerk bei Obernkirchen konnte zwar seine Förderung um 6,2 (3) v. H. vermehren; doch blieb der rechnungsmäßige Überschuß gegenüber dem des Vorjahres hauptsächlich infolge Mehrausgaben für Löhne und Materialien um etwas zurück.

Das Steinkohlenbergwerk bei Ibbenbüren hat mit zufriedenstellendem Erfolge gearbeitet und einen Mehrüberschuß von 266 756 *M.* aufgebracht. — Dagegen litt das Steinkohlenbergwerk Ver. Gladbeck auch im Etatsjahr 1906 noch unter den im vorjährigen Berichte angegebenen ungünstigen Verhältnissen; es erforderte statt des etatsmäßigen Überschusses von 445 000 *M.* einen Zuschuß von 988 061 *M.* Das Werk hatte nicht nur mit schwierigen Betriebsverhältnissen infolge des anhaltend starken Gebirgsdrucks zu kämpfen, sondern es wurde auch bei gleichzeitiger allgemeiner Lohnerhöhung besonders schwer von dem Mangel an Arbeitern betroffen. Diese Umstände ließen die vorgesehene beschleunigtere Entwicklung des Werkes nicht zu, so daß die Förderung nur um 6,6 (31) v. H. gesteigert werden konnte. Erfreulicher sind die Fortschritte der beiden Steinkohlenbergwerke Bergmannsglück und Waltrop, bei denen die Schachtanlagen so weit gefördert sind, daß im Etatsjahre 1907 mit dem Kohlenverkauf begonnen werden konnte. Der verausgabte Zuschuß des Steinkohlenbergwerks Bergmannsglück überschritt den Voranschlag um 60 666 *M.*, während das Steinkohlenbergwerk Waltrop gegen den veranschlagten Zuschuß um 83 347 *M.* zurückblieb. Insgesamt beträgt der Zuschuß der drei neuen

*) Die in Klammern beigefügten Zahlenangaben beziehen sich auf das Vorjahr (Etatsjahr 1905).

westfälischen Staatswerke 5 750 080 *M.*; er ging namentlich infolge der ungünstigen Verhältnisse von Ver. Gladbeck über den Etatsansatz um 1 410 380 *M.* hinaus.

Von den staatlichen Braunkohlenbergwerken des Oberbergamtsbezirks Halle konnten diejenigen bei Löderburg und Langenbogen den vorjährigen Kohlenabsatz nicht erreichen, so daß sie einen Minderüberschuß von zusammen 13 612 *M.* gegenüber dem Vorjahre ergaben. Der Rückgang des Absatzes ist bei Löderburg durch einen Wassereinbruch und durch geringeren Kohlenverbrauch der benachbarten Kaliwerke, bei Langenbogen durch die weitere Abnahme der Förderung aus dem nahezu abgebauten Grubenfelde verursacht worden. Dagegen lieferten die beiden anderen Braunkohlenbergwerke bei Eggersdorf und Tollwitz einen Mehrüberschuß von 9 691 *M.*, so daß das Gesamtergebnis des staatlichen Braunkohlenbergbaus im Oberbergamtsbezirk Halle nur um 3 921 *M.* gegenüber dem Vorjahre zurückblieb.

Das Braunkohlenbergwerk am Meisner (Oberbergamtsbezirk Clausthal) ist seit dem 1. Oktober 1906 nicht mehr im staatlichen Betriebe, sondern von diesem Zeitpunkte ab verpachtet worden.

Bei den Braunkohlenbergwerken im Westerwald (Berginspektion zu Dillenburg) hat sich im Etatsjahr 1906 die Lage wenig geändert. Von der Westerwald-Querbahn Herborn-Westerburg, von deren Inbetriebnahme ein Aufschwung der Werke erhofft wird, ist erst die Teilstrecke Herborn-Rennerod eröffnet worden. Förderung und Absatz hielten sich infolgedessen in den bisherigen bescheidenen Grenzen. Der überaus strenge Winter, der an sich eine Steigerung des Absatzes hätte hervorrufen müssen, brachte keinen nennenswerten Mehrabsatz, da eine Beförderung von Kohlen auf den verschneiten Landstraßen wochenlang unmöglich war.

Die Nachfrage nach dem Eisenstein der nassauischen Eisenerzbergwerke bei Dillenburg war äußerst rege. Die Förderung hätte erheblich gesteigert werden können, wenn eine entsprechende Vermehrung der Belegschaft möglich gewesen wäre.

Die gute Marktlage übte auch auf die staatlichen Eisenhütten ihren fördernden Einfluß aus. Die beiden oberschlesischen Hüttenwerke (Gleiwitz und Malapane) waren mit Aufträgen reichlich versehen, und die von ihnen erzielten Verkaufspreise übertrafen diejenigen des Vorjahres. Von den Eisenhütten des Harzes konnten die Rothehütte und die Lerbacher Hütte aus der guten Konjunktur Nutzen ziehen. Die erstere erzielte gegen das Vorjahr einen Mehrüberschuß von 25 799 *M.*, während die Lerbacher Hütte nach 3 verlustreichen Jahren, von denen das letzte 41 798 *M.* Zuschuß erforderte, mit 10 438 *M.* Überschuß abzuschließen vermochte. Dagegen konnte die Sollinger Hütte einen günstigen Abschluß nicht erzielen. Infolge erhöhter Aufwendungen für Löhne und Betriebsmaterialien, sowie für Neuanlagen machte sich ein Zuschuß von 11 388 *M.* erforderlich.

Die Erzbergwerke und Aufbereitungsanstalten des Oberharzes haben im abgelaufenen Jahre infolge der fortdauernd hohen Metallpreise einen Überschuß von 1 370 548 *M.* erbracht, während das Vorjahr mit einem Überschuß von 857 151 *M.* abschloß.

Die Erträgnisse des Erzbergwerks am Rammelsberge wurden vor allem durch die hohen Kupferpreise günstig beeinflußt, so daß trotz der hohen Aufwendungen für die Herstellung der elektrischen Zentrale der auf den preußischen Anteil entfallende rechnungsmäßige Überschuß von 214 948 (106 589) *M.* den im Etat vorgesehenen Ansatz um 146 948 *M.* zu übersteigen vermochte.

Die günstige Lage des Metallmarktes kam ebenso in den Bergwerken auch den Metallhütten des Oberharzes zugute, so daß sie ebenfalls mit befriedigenden

Ergebnissen abschließen konnten. Der Überschuß der Hütten betrug 163 702 (233 147) M und der des gesamten Oberharzer Blei- und Silberbergwerkshaushaltes 1 534 250 (1 090 298) M. Der Betrieb auf den Gemeinschaftshütten am Unterharze verlief ohne Störung. Der von ihnen erzielte Überschuß hielt sich mit 852 264 M ungefähr auf der Höhe des Vorjahres (860 925 M).

Der Überschuß der Friedrichshütte in Oberschlesien betrug 3 992 389 M. Dieses überaus günstige Ergebnis findet zum Teil in den hohen Blei- und Silberpreisen, zum Teil in der Verarbeitung von Mittelprodukten aus dem Vorjahre seine Begründung.

Von den staatlichen Salinen arbeiteten die größeren (Schönebeck, Dürrenberg, Hohensalza) weniger vorteilhaft als im vergangenen Jahre. Die von der Saline zu Schönebeck erzielten Salzpreise gingen infolge des Wettbewerbes mit den außerhalb der Salinen-Vereinigung stehenden Salinen noch weiter zurück, so daß sich gegenüber dem Vorjahre ein Minderüberschuß von 36 990 M ergab. Auf der Saline zu Dürrenberg erforderte während des Baus der elektrischen Licht- und Kraftzentrale die Herstellung einer siedewürdigen Sole erhebliche Mehrkosten infolge Mehrbedarfs an Erfurter Steinsalz (zum Auflösen) und an Brennmaterial. Da auch für Neubauten beträchtliche Aufwendungen zu machen waren, ergab sich gegenüber dem Überschusse des Vorjahres von 96 530 M ein Zuschuß von 68 104 M. Auf der Saline zu Hohensalza erreichte zwar der Absatz eine seit Bestehen des Werkes noch nicht erreichte Höhe, aber infolge erhöhter Aufwendungen für den mit der Saline verbundenen Grubenbetrieb ergab sich ein Zuschuß von 55 051 M, während im Vorjahr ein Überschuß von 22 047 M erzielt werden konnte. Dagegen vermochte die Saline zu Artern infolge günstigerer Absatzverhältnisse — sie übernahm in der Hauptsache die Versorgung der bisherigen Abnehmer der im Vorjahr eingestellten staatlichen Saline zu Sooden — dem Vorjahr gegenüber einen Mehrüberschuß von 53 167 M zu erzielen. Auch die Saline Neusalzwerk erfreute sich besserer Absatzverhältnisse als im Vorjahre. Da sie zugleich auch eine Erhöhung der Verkaufspreise vornehmen konnte, übertraf der rechnungsmäßige Überschuß von 12 860 M denjenigen des Vorjahres um 6 871 M.

Das Salzwerk zu Staßfurt hatte gegenüber dem Vorjahr einen Minderüberschuß von 980 472 M zu verzeichnen, der in der Hauptsache auf den durch die unsicheren Verhältnisse im Kalisyndikat bedingten Mindererlös aus dem Produktenverkaufe (rund 681 000 M) und auf außergewöhnlich hohe Aufwendungen zur Begleichung von Bergschäden (gegen das Vorjahr mehr 415 600 M) zurückzuführen ist. Auch das Salzwerk zu Bleicherode blieb um 153 957 M gegen seinen vorjährigen Überschuß zurück. Hier findet der Rückgang in höheren Ausgaben für Beschaffung von zahlreichen größeren Geräten und in größeren Aufwendungen für Steuern und für umfangreiche Ausrichtungsarbeiten seine Begründung. Dagegen hat das seit dem 1. Juli 1906 unter der preußischen Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung stehende, durch das Gesetz vom 19. Juni 1906 für den Staat erworbene Kalisalzbergwerk Hercynia (Berginspektion zu Vienenburg) einen befriedigenden Abschluß erbracht. Der von ihm erzielte rechnungsmäßige Überschuß für die Staatskasse beträgt 2 064 010 M gegenüber einem Voranschlage von 1 820 000 M.

Der Kalksteinbruch zu Rüdersdorf hat ein Weniger von 315 147 M erbracht und zwar infolge von höheren Aufwendungen für den vorjährigen Gewinnanteil der Stadt Berlin, an Steuern und zu Wohlfahrtszwecken, sowie infolge der Preissteigerung von Holz- und Metall-

materialien. Auch der späte Aufgang der Schiffahrt im Frühjahr 1907 hat auf das Ergebnis ungünstig eingewirkt.

Die seit dem 1. April 1906 auf den Etat der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung übernommenen Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr. vermochten im Etatsjahre 1906 einen Überschuß von 1 560 363 M zu erzielen, welcher den Voranschlag um 151 803 M und den Überschuß des Vorjahres um 241 181 M überstieg.

Für Rechnung des Staates standen in Betrieb:

Art der Werke	1906	1905	1904
I. Bergwerke			
1. Steinkohlenbergwerke ..	21	21	21
2. Braunkohlenbergwerke ..	6	6	6
3. Eisenerzbergwerke	2	2	2
4. Blei-, Zink-, Kupfer- und Silberbergwerke	5	5	5
5. Salzbergwerke	5	4	4
Summe I	39	38	38
II. Hütten			
1. Eisenhütten	5	5	5
2. Blei-, Silber- und sonstige Hütten	7	7	7
Summe II	12	12	12
III. Salinen	5	6	6
IV. Badeanstalten	4	4	4
V. Steingewinnung	3	3	3
VI. Bernsteingewinnung ...	1	—	—
VII. Bohrverwaltung	1	1	1
Hauptsumme	65	64	64

Die Zahl der Salzbergwerke hat sich infolge des Ankaufs der Hercynia um 1 vermehrt, während die Zahl der Salinen infolge der Einstellung des Betriebes in Sooden a. d. Werra sich um 1 verringert hat.

Unter den nachgewiesenen Werken befinden sich ein Erzbergwerk und zwei Metallhütten (am Unterharz), die gemeinschaftlich mit Braunschweig betrieben werden und an deren Erträgen Preußen mit $^4/_7$, Braunschweig mit $^3/_7$ beteiligt ist, sowie ein Steinkohlenbergwerk (bei Obernkirchen), das zu gleichen Teilen im gemeinschaftlichen Besitz Preußens und des Fürsten von Schaumburg-Lippe steht.*)

Außerdem ist der preußische Staat an dem Kalisalzbergwerk Asse, das durch Konsolidationsvertrag vom $\frac{\text{9. Juli 1898}}{\text{13. Februar 1899}}$ entstanden ist und einer 1000 teiligen Gewerkschaft gehört, mit 126 Kuxen beteiligt. Von den übrigen Kuxen entfallen 63 auf Anhalt, 501 auf Braunschweig und der Rest auf 8 mit dem anhaltischen Landesfiskus unter dem Namen „Schutzbohrgemeinschaft" vereinigt gewesenen Aktiengesellschaften und Gewerkschaften.

An dem Ertrage der Kalksteingewinnung bei Rüdersdorf ist die Stadt Berlin mit einem Sechstel beteiligt.

*) Von diesen 4 Werken ist im folgenden bei Angabe der Erzeugungsmengen, Überschüsse, Arbeiterzahl usw stets nur der auf Preußen entfallende Anteil ($^4/_7$ und $^1/_2$) berücksichtigt.

B. Gesamtergebnis des Betriebes der Staatswerke

a) Bergwerksbetrieb

Der Gesamtwert der Förderung der Steinkohlen-, Braunkohlen-, Erz- und Salzwerke des Staates betrug:

im Jahre 1906	220 832 741 M,	die Belegschaft	82 344 Mann,
„ „ 1905	204 929 684 „	„ „	78 429 „
also im Jahre 1906 mehr	15 903 057 M		3 915 Mann,
= v. H.	7,76		4,99.

Auf den Steinkohlenbergwerken des Staates wurden gewonnen:

im Jahre 1906	18 388 883 t	im Werte von 198 040 370 M	bei 75 517 Mann Belegschaft,
„ „ 1905	17 873 588 „	„ „ 185 222 039 „	„ 71 947 „ „
also im Jahre 1906 mehr	515 295 t	12 818 331 M	3 570 Mann,
= v. H.	2,88	6,92	4,96.

Die Jahresleistung auf den Kopf der Belegschaft stellt sich demnach auf 243,5 (248,4) t, der Durchschnittswert einer Tonne Steinkohlen auf 10,77 (10,36) M

Die staatlichen Braunkohlenwerke förderten:

im Jahre 1906	409 120 t	im Werte von 1 234 160 M	bei 539 Mann Belegschaft,
„ „ 1905	418 407 „	„ „ 1 259 784 „	„ 548 „ „
also im Jahre 1906 weniger	9 287 t	25 624 M	9 Mann,
= v. H.	2,22	2,03	1,64.

Auf den staatlichen Eisenerzbergwerken wurden gewonnen:

im Jahre 1906	91 727 t	im Werte von 1 159 779 M	bei 647 Mann Belegschaft,
„ „ 1905	92 258 „	„ „ 1 004 936 „	„ 643 „ „
also im Jahre 1906 mehr	— t	154 843 M	4 Mann
also im Jahre 1906 weniger	531 „	— „	— „
= v. H.	0,58 weniger	15,41 mehr	0,62 mehr.

Auf den übrigen Erzbergwerken des Staates betrug die Förderung an Blei-, Zink-, Kupfer- und Silbererzen, Schwefelkies und Vitriolerzen:

im Jahre 1906	97 326 t	im Werte von 12 193 662 M	bei 3 460 Mann Belegschaft,
„ „ 1905	104 927 „	„ „ 11 474 992 „	„ 3 587 „ „
also im Jahre 1906 mehr	— t	718 670 M	— Mann
also im Jahre 1906 weniger	7 601 „	— „	127 „
= v. H.	7,24 weniger	6,26 mehr	3,54 weniger.

Auf den staatlichen Salzwerken wurden gefördert:

im Jahre 1906 an Steinsalz	98 397 t	im Werte von 437 513 M	bei 82 Mann Belegschaft,
„ „ 1906 „ Kalisalzen	554 420 „	„ „ 7 767 257 „	„ 2 099 „ „
im Jahre 1906 zusammen	652 817 t	8 204 770 M	2 181 Mann,
„ „ 1905 „	472 387 „	5 967 933 „	1 704 „
also im Jahre 1906 mehr	180 430 t	2 236 837 M	477 Mann,
= v. H.	38,20	37,48	27,99.

Das Mehr ist lediglich auf den Hinzutritt des Bergwerks Hercynia zurückzuführen.

Der Durchschnittswert einer Tonne Steinsalz berechnet sich auf 4,45 M, d. i. um 0,04 M höher, derjenige für Kalisalz auf 14,01 M, d. i. um 0,68 M niedriger als im Jahre 1905.

b) Steingewinnung

Die in den staatlichen Brüchen gewonnenen Steine und Erden wiesen einen Gesamtwert von 2 615 416 (2 555 314) M auf. Die Zahl der bei diesen Gewinnungen beschäftigten Personen betrug 1097 (1036).

c) Bernsteingewinnung

Die Förderung der Bernsteinwerke an Rohbernstein belief sich auf 379 (391) t im Werte von 1 925 166 (1 820 738) ℳ bei einer Belegschaft von 844 (833) Mann.

d) Salinen

Auf den 5 (6) staatlichen Salinen wurden 131 118 (123 861) t Siedesalz im Werte von 2 749 666 (2 658 432) ℳ dargestellt; die Gewinnung erhöhte sich also um 7 257 t oder 5,86 v. H., ihr Wert um 91 234 ℳ oder 3,43 v. H., die Zahl der in den staatlichen Salinenbetrieben beschäftigten Arbeiter stieg von 809 im Vorjahre auf 814.

e) Hütten

Die Erzeugnisse der Hüttenwerke des Staates stellten einen Gesamtwert dar

im Jahre 1906 von	29 323 472 ℳ	bei 3 751	Mann Belegschaft
„ „ 1905 „	26 378 679 „	„ 3 715	„ „
also im Jahre 1906 mehr	2 944 793 ℳ	36	Mann,
= v. H.	11,16	0,97	

An Eisen- und Stahlwaren wurden auf 5 Eisenhütten 32 588 (34 100) t im Werte von 6 550 074 (5 490 030) ℳ hergestellt. Die Erzeugung ging demnach um 1 512 t oder 4,43 v. H. zurück, während sich ihr Wert um 1 060 044 ℳ oder 19,31 v. H. hob. Beschäftigt waren 1 897 (1 791) Mann, also 106 mehr als im Vorjahre.

Auf den 7 staatlichen Metallhütten wurden bei 1 854 (1 924) Mann Belegschaft dargestellt 90,14 (70,40) kg Gold, 51 159 (46 760) kg Silber und 60 932 (69 844) t Blei, Kupfer, Zink, Schwefelsäure usw im Gesamtwerte von 22 773 398 (20 888 649) ℳ. Gegen das Vorjahr hob sich also die Erzeugung an Gold um 19,74 kg oder 28,04 v. H. und die an Silber um 4 399 kg oder 9,41 v. H., während sich die Erzeugung an Blei usw um 8 912 t oder 12,76 v. H. verringerte. Der Gesamtwert der Erzeugnisse der Metallhütten stieg gegen das Vorjahr um 1 884 749 ℳ oder 9,02 v. H.

f) Gesamtergebnisse

Der Gesamtwert der Erzeugnisse der staatlichen Bergwerke, Hütten und Salinen bezifferte sich im Berichtsjahre auf 257 446 461 (236 522 109) ℳ, erhöhte sich also gegen das Vorjahr um 20 924 352 (12 379 385) ℳ oder 8,85 v. H. Die Belegschaft bestand aus insgesamt 89 130 (84 244) Köpfen und zählte somit 4 886 oder 5,80 v. H. mehr als in 1905.

Der rechnungsmäßige Überschuß der gesamten Staatswerke im Betrage von 27 444 848 (30 651 588) ℳ blieb aus den im Abschnitt C im einzelnen angegebenen Gründen hinter dem Überschusse des Vorjahres um 3 206 740 ℳ zurück, übertraf aber den Voranschlag um 2 742 348 ℳ.

Die Überschüsse der Staatswerke in den letzten 10 Jahren waren:

1897:	26 672 539 ℳ	bei einer Belegschaft von 64 217	Mann,
1898:	30 053 466 „	„ „ „ „ 66 796	„
1899:	37 261 782 „	„ „ „ „ 69 863	„
1900:	47 056 859 „	„ „ „ „ 72 727	„
1901:	41 273 138 „	„ „ „ „ 74 875	„
1902:	33 970 279 „	„ „ „ „ 77 064	„
1903:	24 272 541 „	„ „ „ „ 80 097	„
1904:	27 659 200 „	„ „ „ „ 82 548	„
1905:	30 651 588 „	„ „ „ „ 84 244	„
1906:	27 444 848 „	„ „ „ „ 89 130	„

Die Überschüsse der einzelnen Staatswerke sind aus der Anlage A, die Produktionsmengen und die Belegschaftsziffern aus der Anlage B ersichtlich.

C. Die besonderen Verhältnisse der einzelnen Staatswerke

I. Bergwerke

1. Steinkohlenbergwerke

Oberbergamtsbezirk Breslau

Die der Königlichen Bergwerksdirektion in Zabrze unterstellten Steinkohlenbergwerke förderten:

im Jahre 1906	5 834 026 t im Werte von	48 971 562 ℳ bei	18 086 Mann Belegschaft
» » 1905	5 541 094 » » » »	43 473 431 » »	17 368 » »
mithin 1906 mehr	292 932 t = 5,29 v. H.	5 498 131 ℳ = 12,65 v. H.	718 Mann, = 4,13 v. H.

Das Steinkohlenbergwerk bei Knurow hat sich im Jahre 1906 zum ersten Male an der Förderung beteiligt, und zwar mit 9 721 t im Werte von 70 391 ℳ

Der Gesamtabsatz durch Verkauf (ausschließlich Gutgewicht) stieg von 5 127 632 t auf 5 350 585 t, also um 222 953 t oder 4,3 v. H.

Aus der nachstehenden Zusammenstellung ist ersichtlich, wie sich der Absatz auf die verschiedenen Absatzgebiete verteilte:

Es wurden abgesetzt	1906		1905		1904	
	t	v. H.	t	v. H.	t	v. H.
a) Inland:						
in Preußen*)	4 847 663	90,6	4 668 105	91,0	4 522 880	91,4
im Königreich Sachsen	101 564	1,9	95 652	1,9	89 947	1,8
in Mecklenburg	7 959	0,2	5 816	0,1	3 937	0,1
Summe a....	4 957 186	92,7	4 769 573	93,0	4 616 764	93,3
b) Ausland:						
nach Österreich	328 457	6,1	296 222	5,8	260 962	5,3
» Rußland	64 942	1,2	61 837	1,2	69 864	1,4
Summe b....	393 399	7,3	358 059	7,0	330 826	6,7
Gesamtabsatz (a u. b)....	5 350 585	100	5 127 632	100	4 947 590	100

Auf den einzelnen Verkehrswegen wurden abgesetzt:

	1906		1905	
	t	v. H.	t	v. H.
auf der Hauptbahn .	4 137 353	77,3	3 914 071	76,3
» der Schmalspurbahn	658 854	12,3	678 206	13,2
» Landwegen	150 013	2,8	125 294	2,5
» Grubenbahnen .	404 365	7,6	410 061	8,0

Ein Rückgang zugunsten des Versandes auf der Hauptbahn und auf Landwegen trat also bei dem Versande mit der Schmalspurbahn und auf Grubenbahnen ein.

Der durchschnittliche Erlös für 1 t Kohle betrug:

im Jahre 1906 ...... 8,896 ℳ
» » 1905 ...... 7,846 »

Die durchschnittlichen Selbstkosten (berechnet nach den Barausgaben) beliefen sich auf 6,670 (6,243) ℳ für die Tonne.

Die Gesamtbelegschaft betrug 18 086 (17 368) Mann.

*) In den Zahlen für Preußen ist auch der unbedeutende Absatz nach dem übrigen Deutschland enthalten.

Der reine Lohn nach Abzug aller Nebenkosten (Kosten für Geleuchte, Gezähe, Knappschaftsbeiträge usw) betrug für eine Schicht im Durchschnitt des Kalenderjahres:

Kalender-jahr	bei den unterirdisch beschäftigten eigentlichen Bergarbeitern (rund 56 v. H. der Gesamtbelegschaft) ℳ	bei den sonstigen unterirdisch beschäftigten Arbeitern (rund 17 v. H. der Gesamtbelegschaft) ℳ	bei der Gesamtbelegschaft ℳ
1906	4,15	3,59	3,68
1905	3,93	3,39	3,53

Die Zahl der verfahrenen Schichten, der reine Verdienst auf den Kalendertag und der reine Jahresverdienst stellte sich im Durchschnitt folgendermaßen:

Kalender-jahr	Verfahrene Schichten	Reiner Jahresverdienst auf den Kalendertag ℳ	Reiner Jahresverdienst eines Arbeiters ℳ
1906	284	2,87	1 046
1905	282	2,72	994

Der mittlere reine Jahresverdienst eines Arbeiters ist also gegen das Vorjahr um 52 ℳ oder 5,23 v. H. gestiegen.

Die Durchschnittsleistung eines Arbeiters, auf den Kopf der Gesamtbelegschaft berechnet, betrug rund 323 (319) t, also 4 t oder 1,25 v. H. mehr als im Vorjahre.

Auf dem Steinkohlenbergwerke König (Berginspektion I zu Königshütte) wurde im Ostfelde aus dem nordöstlichen Querschlage ein Unterwerksbau gegen Süden im Gerhardflöz eingerichtet. Im Südfelde wurden die Ausrichtungsarbeiten in dem östlich von Klimsawiese gelegenen stark gestörten Feldesteil fortgesetzt. Im Nordfelde wurde bei rund 280 m Teufe eine Tiefbausohle zur Lösung des Gerhard-Heintzmann- und des darüberliegenden Blücher- und Hoffnungs-Flözes angesetzt.

Auf dem Ostfelde wurde eine Brikettfabrik erbaut und versuchsweise in Betrieb genommen. Auf dem Westfelde konnte der Bau der neuen Separation soweit gefördert werden, daß sie teilweise in Betrieb gesetzt werden konnte.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Königin Luise (Berginspektion II zu Zabrze) wurde der Sandspülversatz weiter ausgedehnt. Er erstreckt sich auf die Flöze Schuckmann in der 140 m-Sohle und in der 200 m-Sohle östlich und westlich Heinitz in der 200 und 250 m-Sohle und Pochhammer in der 250 m-Sohle. Es wurden insgesamt 482 250 cbm Sand verschlämmt. Die Spülrohrleitung erreichte am Schlusse des Berichtsjahres eine Länge von 13 460 m Spülversatz unter Verwendung von Bergen aus dem Grubenbetriebe und von der Halde, die in offenen Geflutern zugeführt wurden, fand im Westfelde im Flöze Pochhammer südlich, im Ostfelde in den Flözen Schuckmann und Reden-Pochhammer südlich statt. Zur Zerkleinerung der für den Spülversatz bestimmten Haldenberge wurde eine Steinbrecheranlage errichtet. Die Glückauf-Schachtanlage erhielt eine zweite Hochdruck-

Zentrifugalpumpe zur Beschaffung des Spülwassers für den Sandspülversatz. In Preschlebie wurde ein zweiter Sandbagger von 4 000 cbm Tagesleistung aufgestellt. Auf dem Ostfelde wurde zur Verbilligung des Förderbetriebes mit Spiritus-Lokomotiven unter Schacht Poremba II ein elektrisches Spill eingebaut, das die 32 Wagen langen Züge an den Schacht heranzieht.

Bei der Berginspektion III zu Bielschowitz gingen auf den Bielschowitzer Schächten Aus- und Vorrichtungsarbeiten in der Wetter- und in der I. Tiefbausohle um. Der Ausbau des unterirdischen Maschinenraumes am Schacht II wurde fertiggestellt, und die beiden Wasserhaltungsmaschinen wurden nahezu vollständig montiert. Das neue Zechenhaus mit Badeanstalt ist dem Betriebe übergeben worden. — Auf den Zeroschächten (Makoschauer Schachtanlage) wurde am 2. April 1906 mit der Förderung begonnen. Auf der II. Tiefbausohle (320 m) wurde die Seilförderanlage in Betrieb genommen. Am Schacht II wurden die Ventilator- und die elektrische Beleuchtungsanlage fertiggestellt und in Betrieb gesetzt. Das neue Zechenhaus nebst Badeanstalt für die Makoschauer Schachtanlage wurde in Benutzung genommen. Ferner kamen daselbst in Betrieb die Kohlenseparation und Verladeeinrichtung, der Grubenbahnhof und die Grubenanschlußbahn.

Auf dem Steinkohlenbergwerke bei Knurow (Berginspektion IV) wurde Schacht II auf 462 m Teufe niedergebracht und bis zum Füllort in Mauerung gesetzt. Beim Auffahren des Ausrichtungsquerschlages gegen Osten von Schacht I aus zwang ein bei 373 m Länge aus einem angehauenen Flöz erfolgter Wassereinbruch zur Abdämmung des Querschlages bis zur Inbetriebsetzung der elektrischen Wasserhaltung, die im Monat März 1907 erfolgte. Die Wasserhaltung besteht aus zwei elektrisch angetriebenen Sulzerpumpen, die in einem in der 458 m-Sohle ausgeschossenen und ausgemauerten Raum Aufstellung gefunden haben.

Der Betrieb der staatlichen Wasserversorgungsanlage hat wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorjahre nicht erfahren. Die Verlegung des neuen Rohrstranges Abwehrgrube Zabrze wurde im Berichtsjahr bis auf die Überführung über das Beuthener Wasser und bis auf die Kreuzung der Gleise der Staatsbahn am Bahnhof Zabrze fertiggestellt. Infolge Versagens der Kattowitzer Kreiswasserleitung wurde die Stadt Beuthen nebst Roßberg, Schomberg und Guretzko in der Zeit vom 23. Februar bis 24. März 1907 an 9 Tagen aushilfsweise mit Wasser aus der staatlichen Leitung Adolfschacht-Königshütte versorgt. Im Durchschnitt wurden 3,58 cbm Wasser in der Minute während jener Zeit nach Beuthen abgegeben.

Der rechnungsmäßige Überschuß der staatlichen Steinkohlenbergwerke in Oberschlesien betrug unter Berücksichtigung des Wirtschaftsergebnisses der bergfiskalischen Wasserversorgungsanlage und der Verwaltungskosten der Königlichen Bergwerksdirektion zu Zabrze 7 458 941 (7 452 909) ℳ, also 1,28 (1,35) ℳ für 1 t Förderung. Er übertraf sonach das Vorjahr um 6 032 ℳ und den Etat um 2 356 941 ℳ.

Das Steinkohlenbergwerk bei Bielschowitz erforderte einen Zuschuß von 745 190 ℳ oder 973 810 ℳ weniger, als der Etat annahm.

Bei dem Steinkohlenbergwerke bei Knurow war der Zuschuß gegen den Etat um 80 837 ℳ geringer, und zwar hauptsächlich infolge der Mehreinnahme von 48 706 ℳ gegen das Etats-Soll und infolge niedrigerer Kosten beim Schachtausbau (Titel 7), sowie geringerer Aufwendungen für Materialien (Titel 8).

a) Die Steinkohlenbergwerke am Deister

Auf den Steinkohlenbergwerken am Deister wurden gefördert

im Jahre 1906	367 398 t	im Werte von 3 824 613 *M*	bei 1 700	Mann mittlerer Belegschaft
„ „ 1905	392 563 „	„ „ „ 3 886 374 „	„ 1 772	„ „ „
mithin im Jahre 1906 weniger....	25 165 t	61 761 *M*	72	Mann
=	6,4 %	1,6 %	4,1 %	

Schacht II wurde vollständig fertiggestellt und am 31. Dezember 1906 für die Förderung von der II. Sohle in Betrieb genommen. Für das Abteufen des Schachtes I von der II. zur III. Sohle wurden die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Im übrigen haben die Aus- und Vorrichtungsarbeiten ihren normalen Fortgang genommen. Nennenswerte Störungen im Betriebe sind nicht vorgekommen.

Wie im Vorjahre ist auch im Jahre 1906 ein empfindlicher Mangel an Arbeitskräften zutage getreten, da die in der Nähe des Deisters im Aufblühen begriffenen Kaliwerke bei ihrem regen Arbeiterbedürfnis auch von dem Barsinghäuser Werke Arbeitskräfte angezogen haben. Ebenso bot die nahe gelegene industriereiche Stadt Linden, die von den Arbeitern aus der Umgebung des Werks infolge der bequemen und günstigen Verbindungen leicht erreicht werden kann, wieder reichliche und günstige Arbeitsgelegenheit. Infolgedessen hat die Belegschaftsziffer um über 70 Mann weiter abgenommen. Wird hierdurch schon die weitere Abnahme der Förderung erklärt, so kommt noch hinzu, daß die Flözverhältnisse auf der Nordseite der I. und II. Tiefbausohle ungünstiger geworden sind. Für die nächste Zeit ist hierin eine Besserung nicht zu erwarten. Der reine Durchschnittslohn eines Arbeiters betrug rund 1080 *M* gegen 1024 *M* im Vorjahre.

Der Rückgang der Förderung hatte im Verein mit der gleichzeitigen Steigerung der Löhne zur Folge, daß der rechnungsmäßige Überschuß im Betrage von 534 896 *M* um 33 851 *M* gegen den des Vorjahres zurückblieb.

b) Die Steinkohlenbergwerke bei Obernkirchen

Von der Förderung der für gemeinschaftliche Rechnung Preußens und des Fürsten von Schaumburg-Lippe betriebenen Steinkohlenbergwerke bei Obernkirchen entfielen auf den preußischen (1/2) Anteil

im Jahre 1906	198 751 t	im Werte von 2 351 224 *M*	bei 1 213	Mann mittlerer Belegschaft
„ „ 1905	187 217 „	„ „ „ 2 240 988 „	„ 1 143	„ „ „
mithin in 1906 mehr....	11 534 t	110 236 *M*	70	Mann
	6,2 %	4,9 %	6,1 %	

Die Kokserzeugung betrug 41 944 (42 274) t, wobei an Nebenprodukten gewonnen wurden 1 241 (1 244) t Teer und 562 (587) t Ammoniumsulfat.

Abgesetzt wurden
115 750 (119 476) t Steinkohlen
41 000 (41 967) t Koks und sämtliche Teer- und Ammoniakmengen.

Zur weiteren Aus- und Vorrichtung der Lagerstätten wurden in den einzelnen Grubenabteilungen zahlreiche Strecken aufgefahren, so daß am Schluß des Etatsjahres 1906 ein Abbaufeld mit einem Inhalt von 1 695 213 t vorgerichtet ist. Bei einer Jahresförderung von 375 000 t würde diese Menge für etwa 5 Jahre ausreichen.

Der rechnungsmäßige Überschuß mit 441 857 *M* blieb gegen den des Vorjahres um 27 015 *M* zurück, obgleich die Gesamteinnahmen für die Erzeugnisse höher waren. Dies hat seinen Grund in Mehrausgaben für

Löhne und Materialien, sowie für die Unterhaltung der Betriebsanlagen, für Steuern und Wohlfahrtszwecke.

Der rein verdiente durchschnittliche Jahreslohn sämtlicher Arbeiter belief sich auf rund 880 ℳ gegen 899 ℳ im Vorjahre. Der Rückgang erklärt sich dadurch, daß gegenüber dem Vorjahre mehr jüngere Leute mit niedrigen Lohnsätzen beschäftigt wurden.

Oberbergamtsbezirk Dortmund

Das Steinkohlenbergwerk bei Ibbenbüren (Berginspektion 1) hatte gegenüber der etatsmäßigen Sollförderung von 160 000 t eine solche von 205 207 t (+ 45 207 t) Steinkohlen aufzuweisen. Die Selbstkosten für eine Tonne geförderter Kohlen betrugen 8,48 ℳ und blieben gegen das Etats-Soll von 9,18 ℳ um 0,70 ℳ zurück. Der Verkaufswert der Förderung belief sich auf 2 606 130 ℳ oder auf 12,70 (12,56) ℳ für eine Tonne. Insgesamt wurden 180 895 t Kohlen abgesetzt, das sind gegen das Vorjahr 3 114 t weniger. Das Werk erzielte statt eines etatsmäßigen Überschusses von 299 000 ℳ einen rechnungsmäßigen Überschuß von 565 756 ℳ (+ 266 756 ℳ).

Auf der Grubenabteilung Oeynhausenschächte mußte der Betrieb auf der I. Tiefbausohle ruhen, weil unvorhergesehene Wasserzuflüsse das Abhauen am 4. Bremsberge im Flottwell-Hauptflöze zum Ersaufen gebracht hatten. Gegen Ende des Berichtsjahres war indessen die I. Tiefbausohle im Flottwellflöze wieder freigelegt.

In der Grubenabteilung Rudolfschacht wurde das Buchholzflöz im alten Bernhardschachtfelde in guter Beschaffenheit angefahren und vorgerichtet.

An Neubauten wurde am Oeynhausenschacht die elektrische Krafterzeugungsanlage, bestehend aus einer Turbodynamo nebst Schaltanlage, Kondensation und Kühlturm, fertiggestellt und am Schlusse des Berichtsjahres in Betrieb genommen. Eine zweite Turbodynamo mit Schaltanlage und Kondensation ist in Montage begriffen.

Die Gesamtbelegschaft des Werkes betrug 903 (823) Mann; sie hat gegen das Vorjahr um 80 oder 9,7 v. H. zugenommen. Die Jahresleistung eines Arbeiters ging infolge stärkerer Ausdehnung der Vorrichtungsbetriebe von 255,6 t im Vorjahre auf 234,2 t (— 21,4) und die Leistung während eines Arbeitstages, auf den Kopf der Belegschaft berechnet, von 0,85 auf 0,80 t zurück. Der durchschnittliche reine Lohn für den Mann und die Schicht stieg von 3,28 ℳ auf 3,41 ℳ.

In der mit dem Bergwerke verbundenen Brikettfabrik wurden 32 545 t Briketts hergestellt gegen 33 606 t im Vorjahre.

Das Steinkohlenbergwerk Ver. Gladbeck (Berginspektion 2) hatte sehr unter dem sich das ganze Jahr hindurch geltend machenden Arbeitermangel zu leiden, weshalb die Aus- und Vorrichtungsarbeiten nicht in dem wünschenswerten Maße gefördert werden konnten, ohne daß die Kohlenförderung erhebliche Einbuße erlitten hätte. Ungünstige Betriebsverhältnisse — Störungen, starker Gebirgsdruck — erhöhten in unvorhergesehener Weise die Ausgaben für Löhne und Materialien.

Es wurden im ganzen 802 831 (752 868) t Steinkohlen gefördert, während der Etat eine Förderung von 950 000 t vorgesehen hatte. Der durchschnittliche Verkaufswert betrug 10,43 (9,76) ℳ für eine Tonne und für die Gesamtförderung 8 373 527 (7 347 992) ℳ.

Die Gesamtbelegschaft bestand aus 3 236 Mann von denen 1 604 auf den Möllerschächten und 1 632 Mann auf den Rheinbabenschächten beschäftigt waren. Gegen die vorjährige Gesamtbelegschaft von 2 999 Mann ist somit nur eine Vermehrung von 237 Mann oder 7,9 v. H.

eingetreten. Die Jahresleistung eines Arbeiters betrug 255,9 (258,8) und die Leistung während eines Arbeitstages 0,870 (0,877) t. Der reine Durchschnittslohn für den Mann und die Schicht stieg von 4,25 ℳ im Vorjahre auf 4,64 ℳ im Berichtsjahre.

Die Nachfrage nach Kohlen war derart rege, daß die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen häufig Schwierigkeiten verursachte. Der Gesamtabsatz an Steinkohlen erreichte eine Höhe von 804 017 (752 664) t.

Auf den Möllerschächten sind die Aus- und Vorrichtungsarbeiten in normaler Weise weiter betrieben. Der Abbau fand wie bisher im wesentlichen im Flöze Julius statt. Über Tage wurde die Kohlenwäsche fertiggestellt; sie arbeitet bisher zur Zufriedenheit.

Auf der Grubenabteilung Rheinbabenschächte erreichte auf der I. Sohle der südliche Querschlag eine Länge von 1 088 und die westliche Richtstrecke eine solche von 120 m. Auf der II. Sohle wurden die beiden Richtstrecken weiter zu Felde getrieben. Die westliche Richtstrecke konnte inzwischen die Förderung aus den Flözen 7 und 8 aufnehmen.

Über Tage sind auf beiden Grubenabteilungen die neuen Ventilatoren in Betrieb gesetzt worden.

An Neubauten ist das Berginspektorwohnhaus im Rohbau vollendet. Außerdem sind 7 Beamten- und 35 Arbeiterwohnhäuser fertiggestellt und bezogen. Hiervon entfallen 4 bezw. 20 auf die Möllerschächte und 3 bezw. 15 auf die Rheinbabenschächte. Im Bau waren 1 Beamten- und 40 Arbeiterwohnhäuser.

Am Ende des Berichtsjahres waren 180 an Arbeiter vermietete Häuser mit 719 Wohnungen vorhanden.

In der Ziegelei des Bergwerks wurden 9 800 300 (10 159 000) Stück Ziegelsteine hergestellt, deren durchschnittlicher Verkaufswert für 1 000 Stück 18,92 (19,33) ℳ betrug. Gegen das Etats-Soll von 18,00 ℳ wurden somit 0,92 ℳ mehr und gegen den Erlös des Vorjahres 0,41 ℳ weniger erzielt.

Auf dem Steinkohlenbergwerke Bergmannsglück (Berginspektion 3) wurde der Schacht II bis zur vorgesehenen Endteufe von 516 m abgeteuft und ausgemauert. Auf beiden Sohlen wurden die Füllörter vollständig fertiggestellt und die Hauptquerschläge nach Norden und Süden aufgefahren.

Mit der Aus- und Vorrichtung des Flözes 1 wurde oberhalb der I. Sohle begonnen. Auf der II. Sohle ist durch den nördlichen Hauptquerschlag ein neues, in den Schächten noch nicht durchfahrenes Kohlenflöz (Flöz 6) von 75 cm Oberbank, 75 cm Berggemittel und 20 cm Unterbank aufgeschlossen worden.

Über Tage wurde am Schacht I das Schachtgerüst und die Hängebank montiert. Im Fördermaschinengebäude kam die erste Hauptfördermaschine zur Aufstellung. Das Kesselhaus wurde vollendet und mit 8 Zweiflammrohrkesseln und Speisepumpen ausgerüstet.

Die Ziegelei, bestehend aus einem Maschinengebäude mit Zerkleinerungsapparaten und einer Trockenpresse sowie einem Ringofen für eine Jahreserzeugung von 5 Millionen Steinen, wurde fertiggestellt und dem Betriebe übergeben.

In der Beamten- und Arbeiterkolonie wurden eine Anzahl Häuser neu gebaut. Ein Teil der Straßen in der Arbeiterkolonie wurde kanalisiert und ausgebaut. Während des Berichtsjahres wurden 2 Beamten- und 44 Arbeiterwohnungen bezogen.

Die Gesamtbelegschaft belief sich durchschnittlich auf 320 (227) Mann.

In der mit dem Bergwerke verbundenen Ziegelei wurden bis zum Jahresschlusse 4 646 150 Stück Ziegeln im Werte von 92 040 ℳ hergestellt.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Waltrop (Berginspektion 4) wurden die Hauptquerschläge auf der I. und II. Sohle nach Norden und Süden weiter zu Felde getrieben. Im Norden wurde auf der II. Sohle eine Spezialmulde mit steilem Nordflügel durchfahren, wobei folgende bauwürdige Flöze durchörtert wurden:

Flöz	12	mit	1,10 m	Kohle
„	14	„	1,40 „	„
„	15	„	0,80 „	„
„	18	„	1,50 „	„
„	19	„	0,60 „	„
„	20	„	1,00 „	„

Die Flöze 14 und 18 werden für Röttgersbank und Präsident gehalten. Im Liegenden von Flöz 20 wurden noch 3 Flöze aufgeschlossen, die sich jedoch als unbauwürdig erwiesen. Zur weiteren Untersuchung des Feldes wurden auf der Bausohle in den Flözen 12 und 18 und auf der Wettersohle in den Flözen 3 und 7 streichende Strecken aufgefahren.

Über Tage wurde das Zechenhaus vollständig fertiggestellt; die Waschkaue sowie das Magazin und die Lampenstube über dem Magazin konnten in Benutzung genommen werden. Im Fördermaschinenhause kam die Dampffördermaschine für die westlichen Trümmer des Schachtes I in Betrieb. In der Zentralmaschinenhalle wurde die kleine Dampfturbine von 150 K. W. Leistung mit Kondensation betriebsfertig, während die Aufstellung der großen Dampfturbine von 1 000 K. W. nahezu vollendet wurde. Der maschinelle Teil der Zentralkondensation wurde im wesentlichen fertiggestellt.

Der Bau des Berginspektionsgebäudes wurde so gefördert, daß die innere Einrichtung nahezu beendet ist. Je ein Doppelwohnhaus für Schichtmeister und für mittlere Werksbeamte konnte am Ende des Jahres bezogen werden. In der Kolonie wurden die Wege- und Kanalisationsarbeiten weiter fortgeführt und 40 Arbeiterwohnungen bezugsfertig hergestellt.

Der Ziegeleibetrieb wurde am 2. Juli 1906 eröffnet; seitdem wurden bis zum Ende des Berichtsjahres 3 425 480 Steine hergestellt, deren Verkaufswert 61 659 ℳ betrug.

Die mittlere Belegschaft belief sich auf 404 Mann.

Oberbergamtsbezirk Bonn

Die 11 der Königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken unterstellten Steinkohlenbergwerke förderten:

im Jahre 1906 *)	10 971 296 t	im Werte von 131 840 508 ℳ	bei 49 500	Mann Belegschaft,
„ „ 1905 **)	10 794 340 „	„ „ „ 125 697 438 „	„ 47 176	„ „
in 1906 also mehr	176 956 t	6 143 070 ℳ	2 324	Mann
= v. H.	1,64	4,89	4,93.	

Im gleichen Maße wie die Förderung nahm auch der Gesamtabsatz zu. Er stieg von 10 804 016 t auf 10 978 148 t, also um 174 132 t oder um 1,61 v. H.

Der Selbstverbrauch der Gruben und des Hafenamtes betrug einschließlich der unentgeltlich abgegebenen Mengen, des Waschverlustes und des Übergewichtes 1 471 368 (1 397 069) t. Nach Abzug dieses Selbstverbrauchs stellte sich der Kohlenabsatz auf 9 506 780 (9 406 947) t. Zur Kokserzeugung wurden 2 193 692 (2 274 429) t abgegeben. Hiervon gingen 329 571 (230 950) t an die staatliche Koksanlage des Bergwerks Heinitz, welche daraus 179 934 (126 799) t Koks herstellte. Die Gesamterzeugung an Saarkoks betrug 1 148 654 (1 176 475) t.

---

*) einschließlich { 201 t von Privaten und 9 207 „ } die auf einer Tongrube mit deren
**) „ 6 547 „ } Arbeitern gewonnen wurden.

Zur Brikettfabrikation wurden 3 386 (6 582) t verwandt.

Nach Abzug des Selbstverbrauchs der Gruben und des Hafenamtes, sowie der zur Verkokung und Brikettierung gelangten Mengen verblieb ein unmittelbarer Kohlenabsatz von 7 309 702 (7 125 936) t. Die Verteilung des Absatzes nach den einzelnen Gebieten ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht, in der statt der abgesetzten Koksmengen die gleichwertigen Steinkohlenmengen unter der Annahme eines Ausbringens von 50 v. H. in Rechnung gestellt wurden.

Es wurden abgesetzt	1906		1905		1904	
	t	v. H.	t	v. H.	t	v. H.
a) Deutschland:						
in Preußen	4 231 700	44,0	4 126 400	43,5	4 052 800	43,4
nach Süddeutschland	2 619 700	27,3	2 644 100	27,9	2 573 800	27,6
" Elsaß-Lothringen	1 529 400	15,9	1 531 900	16,2	1 518 100	16,3
Summe a Deutschland	8 380 800	87,2	8 302 400	87,6	8 144 700	87,3
b) Ausland:						
nach Frankreich	545 500	5,7	431 700	4,6	429 400	4,6
" der Schweiz	610 300	6,4	677 100	7,1	694 100	7,4
" Luxemburg	31 400	0,3	33 500	0,3	47 700	0,5
" Österreich	15 600	0,2	15 300	0,2	7 100	0,1
" Italien	20 900	0,2	17 900	0,2	10 000	0,1
" Belgien	4 500	—	800	—	300	—
Summe b Ausland	1 228 200	12,8	1 176 300	12,4	1 188 600	12,7
Gesamtabsatz (a + b)	9 609 000	100	9 478 700	100	9 333 300	100

Aus dieser Zusammenstellung berechnet sich die Zu- (+) und Abnahme (—) nach den einzelnen Ländern im Vergleiche zum Vorjahre folgendermaßen:

nach Preußen	+ 105 300 t	oder	2,55	v. H.
" Süddeutschland	— 24 400 "	"	0,92	" "
" Elsaß-Lothringen	— 2 500 "	"	0,16	" "
" Frankreich	+ 113 800 "	"	26,36	" "
" der Schweiz	— 66 800 "	"	9,87	" "
" Luxemburg	— 2 100 "	"	6,27	" "
" Österreich	+ 300 "	"	1,96	" "
" Italien	+ 3 000 "	"	16,76	" "
" Belgien	+ 3 700 "	"	462,50	" "

Das Verhältnis des Inlandsabsatzes zum Auslandsabsatz betrug 87,2 : 12,8 gegenüber 87,6 : 12,4 im Vorjahre.

Eine Zunahme zeigte sich namentlich in dem Absatz innerhalb Preußens und nach Frankreich, während der Absatz nach der Schweiz einen bedeutenden Rückgang aufweist, der durch den scharfen Wettbewerb der Ruhrkohlen hervorgerufen worden ist. Im Hinblick auf die Transportwege gestaltete sich der Absatz an Kohlen folgendermaßen:

Es wurden vertrieben

	1906	1905
	t	t
auf den Eisenbahnen	6 291 349	6 153 046
auf dem Wasserwege	514 851	497 170
auf Landwegen	503 502	475 720

Die Eisenbahnabfuhr stieg demnach um 2,25 v. H., der Landabsatz um 3,56 v. H. und der Schiffsversand um 5,84 v. H.

Die überaus rege Nachfrage nach Kohlen hatte ein Anziehen der Preise im Gefolge. Der durchschnittliche Verkaufserlös für 1 t Kohlen stellte sich auf 11,96 ℳ gegen 11,59 ℳ im Vorjahre, ist also um 0,37 ℳ gestiegen. Belastet man jedoch die verkaufte Kohlenmenge noch mit dem aus dem Wiederverkaufe der Kohlen beim Hafenamt zu Malstatt entstandenen Zuschuß von 994 370 ℳ, so sinkt der Durchschnittserlös der 11 Bergwerke für 1 t Kohlen um 0,11 ℳ, stellt sich also auf 11,85 ℳ.

Für 1 t Flammkohlen wurden durchschnittlich 12,28 (12,01) ℳ, für 1 t Fettkohlen 11,69 (11,22) ℳ erzielt. Die Entwicklung der Kohlenpreise innerhalb der letzten 10 Jahre ist aus der nachstehenden Uebersicht zu ersehen.

Durchschnittlich wurden für eine Tonne Kohlen erlöst:

1897 .... = 9,28 ℳ
1898 .... = 9,53 „
1899 .... = 10,35 „
1900 .... = 11,99 „
1901 .... = 12,47 „
1902 .... = 11,54 „
1903 .... = 11,36 „
1904 .... = 11,64 „
1905 .... = 11,59 „
1906 .... = 11,96 „

Die Kokspreise erfuhren zwar keine Änderungen, jedoch gelang es, wie im Vorjahre, infolge der größeren Erzeugung an Stampfkoks einen höheren durchschnittlichen Verkaufspreis zu erzielen. Er betrug 17,81 ℳ gegen 17,11 ℳ im Etatsjahre 1905.

Für Teer und Ammoniumsulfat, welche auf den Koksanlagen des Bergwerks Heinitz als Nebenerzeugnisse gewonnen wurden, sind durchschnittlich 23,67 ℳ bezw. 236,98 ℳ für 1 t erzielt worden.

Die Arbeiterzahl bei den Werken des Saarbrücker Direktionsbezirks betrug im Jahresdurchschnitt 48 699 (46 408) Mann.

Davon waren:

46 585 (44 418) Bergleute,
322 (226) Koksarbeiter,
139 (150) Arbeiter auf dem Hafenamt und der Bergfaktorei und
1 653 (1 614) Pferdeknechte.

Am letzten Arbeitstage des Etatsjahres 1906 waren auf sämtlichen Werken 49 383 (47 643) also 1 740 Mann mehr als zu Ende des Vorjahres in Arbeit.

Der reine Lohn für eine wirklich verfahrene Arbeitsschicht nach Abzug aller Nebenkosten (Kosten für Geleuchte und Gezähe, Knappschaftsbeiträge usw) betrug im Durchschnitt des Kalenderjahres:

Kalenderjahr	bei den unterirdisch beschäftigten eigentlichen Bergarbeitern (rund 59 v. H. der Gesamtbelegschaft) ℳ	bei den sonstigen unterirdisch beschäftigten Arbeitern (rund 25 v. H. der Gesamtbelegschaft) ℳ	bei der Gesamtbelegschaft ℳ
1906	4,40	3,21	3,88
1905	4,29	3,16	3,80

Demnach sind die reinen Löhne bei der ersten Klasse um 0,11 ℳ, bei der zweiten Klasse um 0,05 ℳ und bei der Gesamtbelegschaft um 0,08 ℳ gestiegen.

Die Zahl der verfahrenen Schichten, der reine Verdienst auf den Kalendertag und der reine Jahresverdienst für einen Arbeiter im Durchschnitt ergeben sich aus der folgenden Übersicht.

Kalenderjahr	Verfahrene Schichten	Reiner Verdienst auf den Kalendertag ℳ	Reiner Jahresverdienst eines Arbeiters ℳ
1906	296	3,14	1 146
1905	293	3,05	1 114

Der mittlere reine Jahresverdienst ist demnach um 32 ℳ in die Höhe gegangen.

Die Durchschnittsleistung eines Arbeiters der bei dem Grubenbetriebe beschäftigten Belegschaft betrug:

	bei den eigentlichen Grubenarbeitern*)	bei sämtlichen Arbeitern**)
im Etatsjahre 1897	320,3 t	242,6 t
„ „ 1898	318,0 „	240,3 „
„ „ 1899	312,7 „	236,0 „
„ „ 1900	306,4 „	229,8 „
„ „ 1901	295,6 „	221,1 „
„ „ 1902	307,7 „	228,5 „
„ „ 1903	309,8 „	230,5 „
„ „ 1904	312,6 „	232,7 „
„ „ 1905	314,4 „	234,4 „
„ „ 1906	303,4 „	227,2 „

Die Durchschnittsleistungen haben demnach im Vergleich zum Vorjahre um 11,0 und 7,2 t abgenommen.

Im Berichtsjahre sind die Werke von größeren Grubenunfällen leider nicht verschont geblieben. Am 28. Januar 1907 kurz nach 7 Uhr morgens, ist das Fettkohlenfeld des Steinkohlenbergwerks Reden von einer gewaltigen Schlagwetter- und Kohlenstaubexplosion***) betroffen worden. 150 Mann der Belegschaft sind dieser Explosion durch Verbrennung oder Vergiftung in Nachschwaden zum Opfer gefallen.

Ferner sind am 16. März 1907 vormittags 6¼ Uhr, im Mathildeschacht des Steinkohlenbergwerks Gerhard bei der regelmäßigen Seilfahrt infolge Seilbruchs 22 Bergleute abgestürzt und zu Tode gekommen.

Über den Betrieb der Gruben ist folgendes zu berichten:

Auf dem Steinkohlenbergwerk Kronprinz (Berginspektion I) wurde auf Grube Schwalbach zur Lösung des Westfeldes unterhalb der IX. Tiefbausohle ein Wetterschacht angehauen und bis zu 35 m Teufe niedergebracht. Der Eisenbahnschacht ist bis zur XI. Tiefbausohle abgeteuft und mit dem westlichen Mittelfelde und Westfelde des Wahlschieder Flözes querschlägig verbunden worden. Ein durch Selbstentzündung verursachter Grubenbrand nötigte dazu, das westliche Mittelfeld im Schwalbacher Flöz zwischen der IX. und X. Tiefbausohle unter Wasser zu setzen. Zur Wetterlösung der über der Wettersohle anstehenden Flözteile wurde auf Grube Rosseln 88 m

*) Ohne Aufseher, Maschinen- und Werkstattspersonal, Aufbereitungs- und Koksarbeiter, Pferdeknechte und Tagearbeiter.

**) Ohne Beamte, Koksarbeiter, Arbeiter des Hafenamtes und der Bergfaktorei.

***) Die Beschreibung dieser Explosion findet sich im Jahrgang 1907 (Bd. 55) S. 167 der im Ministerium für Handel und Gewerbe herausgegebenen „Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preußischen Staate“.

über der Wettersohle vom Ost-(Wetter-)schacht aus ein Querschlag ins Liegende aufgefahren; er erreichte bei 282 m Länge Flöz 1 an der Landesgrenze. Der Ausbau der Tagesanlagen auf Grube Rosseln wurde lebhaft gefördert.

Bei dem Steinkohlenbergwerk Gerhard (Berginspektion II) wurde auf Grube Viktoria die Vergrößerung der Maschinenhalle zwecks Aufstellung eines Luftkompressors für 5 000 cbm stündlicher Saugleistung in Angriff genommen und vollendet. Am Viktoriaschacht III konnte nach Fertigstellung der Zwillingsfördermaschine, des Seilscheibengerüstes und der Schachthalle die Förderung am 1. Dezember 1906 aufgenommen werden. Auf der Fettkohlengrube ist der Clarenthaler Schacht II bis zu der beabsichtigten Teufe von 690 m niedergebracht und vollständig ausgemauert worden. Am Richardschachte wurden die Arbeiten zur Erweiterung des Grubenbahnhofes Louisenthal fortgesetzt und der Bau der Badeanstalt nahezu vollendet.

Auf dem Steinkohlenbergwerk von der Heydt (Berginspektion III) gehen die Flözteile der Grubenabteilung Hauptgrube dem Verhieb entgegen und werden in etwa einem Jahre abgebaut sein. Die Aus- und Vorrichtungsarbeiten auf den Grubenabteilungen Burbachstolln und Lampennest wurden verstärkt betrieben, um hier den Ausfall der Förderung der Hauptgrube nach Möglichkeit decken zu können. Der Wetterschacht für die Fettkohlenabteilung ist mit einer Teufe von 591 m fertiggestellt worden. Die in diesem Schachte bei 90 m Teufe angesetzten Aus- und Vorrichtungsarbeiten für die Flammkohlenflöze 5 und 6 nahmen regelrechten Fortgang. Der Förderschacht für diese Abteilung erreichte eine Teufe von 238 m. Bei 204 m Teufe wurde die erste Fördersohle für die Flammkohlenflöze 5 und 6 angesetzt, die Füllörter hergestellt und die Ausrichtungsarbeiten für diese Flöze in Angriff genommen. Für die Grubenabteilung Lampennest wurde eine elektrische Kraftübertragungsanlage mit einer Wasserhaltung und einer Ventilatoranlage fertiggestellt. Den Strom liefert die elektrische Gasmaschinenzentrale zu von der Heydt, für welche das Kraftgas in einer Ringgeneratoranlage aus den groben Abfällen der Kohlenaufbereitung, den Klaubebergen, gewonnen wird. Mit dem in dieser Zentrale erzeugten elektrischen Strom wird auch die von der Gemeinde Guichenbach erbaute Straßenbahn betrieben, welche als erste im Saarrevier die regelmäßige Beförderung der Bergleute zu und von ihren Arbeitsstellen übernommen hat.

Bei dem Steinkohlenbergwerk Dudweiler (Berginspektion IV) wurde auf Grube Dudweiler im Westfeld der I. Tiefbausohle der Querschlag nach der Rothöller Flözpartie weiter betrieben. Nennenswerte Aufschlüsse wurden daselbst noch nicht erzielt. Auf der V. Sohle wurde nach Umbau des Hauptquerschlags im Ostfeld und der Richtstrecke Förderung mit Benzinlokomotiven eingeführt. Die Spülversatzeinrichtungen für das Ost- und Westfeld sind fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden. Am Mittelschachte kam die neue elektrisch betriebene Ventilatoranlage in Betrieb, für das Westfeld wurde die Verstärkung der Bewetterungsanlage in Angriff genommen. Auf Grube Jägersfreude wurde am 1. Juli mit dem Abteufen des Hauptförderschachtes begonnen. Bis zum Jahresschluß erreichte dieser 75 m Teufe. Auf der II. Sohle wurde mit der Abteilung Schiedenborn eine Förder- und Wetterverbindung hergestellt. Die Verladung von Fett- und Flammkohlen im Eisenbahnabsatz hat begonnen.

Bei dem Steinkohlenbergwerk Sulzbach (Berginspektion V) wurde auf der Grube Altenwald der Kolonieschacht zum Seilfahrtschacht erweitert und mit einer elektrisch angetriebenen Fördereinrichtung ausgerüstet. Am Gegenortschachte wurden eine Dampfturbine von 600 P. S. nebst Wechselstromgenerator und zwei Elektromotoren zum Antrieb von Zentrifugalpumpen zu Zwecken des Spülversatzes und der Wasserhaltung aufgestellt. Die Ventilator- und Förderanlage des Moorbachschachtes erhielt ebenfalls elektrischen Antrieb. Der Spülversatz fand auf Grube Altenwald und auf Grube Sulzbach in steigendem Maße Anwendung. Die aus den Bauen mit Spülversatz gewonnene Kohle betrug ungefähr 15 v. H. der Förderung des ganzen Werks.

Bei dem Steinkohlenbergwerk Reden (Berginspektion VI) wurde im Flammkohlenfelde der Emsenbrunnenschacht zum Aufschluß der Geisheckflöze bis ins Liegende des Meterflözes (51 m Teufe) abgeteuft. Im Fettkohlenfeld sind der Umbau des Bildstockschachtes zur Seilfahrt und die Ersatzventilatoranlage nahezu fertiggestellt worden. Auf Grube Itzenplitz wurde der Itzenplitzschacht II von der II. nach der I. Tiefbausohle hochgebrochen, um demnächst als Ausziehschacht zu dienen. Über Tage sind auf Grube Reden Preßluftanlage und Lampenstube in Betrieb genommen worden.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Heinitz (Berginspektion VII) ist der Geisheckschacht I mit einer Luftschleuse versehen und zur Seilfahrt eingerichtet worden. Zwischen Heinitzschacht 4 und der Rätterhalle wurden zwei neue Zufuhrbrücken errichtet. Auf Grube Dechen kam ein elektrisch angetriebener Capellventilator mit 3 500 cbm Höchstleistung in Betrieb. Auf der Kokerei konnte eine Grieskohlenwäsche und ein 1 500-pferdiger Gasmotor in Betrieb gesetzt werden. Die Koksanlage bei Grube Dechen ging mit Beginn des Etatsjahres in das Eigentum des Bergfiskus über.

Auf dem Steinkohlenbergwerk König (Berginspektion VIII) wurde die elektrische Zentrale über Tage in Betrieb genommen. Auf Grube Kohlwald begann man mit der Vorrichtung des Fettkohlenfeldes an der Oberschmelz und der Ausrichtung der Fettkohlenflöze im Felde der alten Grube Ziehwald durch einen aus dem Minnaschachte bei 500 m Teufe angesetzten Querschlag. Die Tagesanlagen an der Oberschmelz wurden durch einen Ventilator und Kompressor ergänzt.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Friedrichsthal (Berginspektion IX) ist am Schacht II eine Badeanstalt für 600 Mann Belegschaft erbaut worden. Der im Abteufen befindliche Wetterschacht bei dem Orte Quierschied, der eine Verbesserung der Bewetterung des Westfeldes der Grube Maybach herbeiführen soll, erreichte eine Teufe von 172,5 m. Hiervon wurden 60 m ausbetoniert. Der Ostschacht, welcher späterhin zur Seilfahrt und Materialförderung dienen soll, ist mit eisernem Ausbau versehen worden. Über Tage wurde der Bau eines Zechenhauses für 1 000 Mann Belegschaft mit Verlesesaal, Bureauräumen, Badeanstalt, Lampenstation und Kaffeeküche begonnen, sowie ein Eisenbahnanschluß fertiggestellt.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Göttelborn (Berginspektion X) wurde in der I. Tiefbausohle eine Richtstrecke von 1 100 m Länge ins Feld getrieben. In der II. Tiefbausohle ist eine zweite Benzinlokomotive eingestellt worden.

Auf dem Steinkohlenbergwerk Camphausen (Berginspektion XI) wurde Flöz 3 auf der III. Sohle ausgerichtet. Auf der Grube Brefeld erreichte der Querschlag ins Liegende in der III. Sohle Flöz 10 in guter Beschaffenheit. Über Tage wurde auf Grube Camphausen mit dem Bau einer Grobkornwäsche begonnen und eine Turbogeneratoranlage erbaut. Die elektrisch angetriebene Ventilatoranlage auf dem Ostschachte ist dem Betriebe

übergeben worden. Auf Grube Brefeld wurde die Belegschaftsbadeanstalt vergrößert.

Im ganzen Direktionsbezirke standen bei der Förderung über und unter Tage und den Nebenarbeiten, sowie bei der Koksanstalt des Bergwerks Heinitz bei Beginn des Berichtsjahres 1 696, an seinem Schlusse 1 667 Pferde in Verwendung.

Die Selbstkosten für 1 t geförderter Kohle — ausschließlich der Ausgaben bei der Restverwaltung — stellten sich auf 9,07 *M.* Von diesen Kosten entfielen auf Ausgaben für Löhne 5,25 *M.*, für Betriebsmaterialien 1,78 *M.*

Der rechnungsmäßige Ueberschuß des staatlichen Steinkohlenbergbaus im Saargebiet belief sich unter Berücksichtigung des Wirtschaftsergebnisses der Bergfaktorei Kohlwage und des Hafenamts zu Malstatt, sowie der Verwaltungskosten der Bergwerksdirektion zu Saarbrücken auf 14 412 222 (16 979 712) *M.* oder 1,31 (1,57) *M.* für 1 t der Förderung. Er blieb hinter dem Sollüberschuß von 16 777 790 *M.* um 2 365 568 *M.* und dem Überschuß des Vorjahres um 2 567 490 *M.* zurück. Die Bergwerksdirektionskasse lieferte einen Barüberschuß von 14 156 202 (16 543 463) *M.* an die Generalstaatskasse ab.

Der Gesamtertrag des Saarbrücker Bezirks betrug 22 641 322 (20 521 208) *M.*, also 2 120 114 *M.* mehr als im Vorjahre. Dieser lediglich rechnungsmäßige Mehrertrag erklärt sich vornehmlich daraus, daß der vorhandene bergfiskalische Grundbesitz infolge Neuabschätzung mit einem erheblich höheren Betrage in die Vermögensberechnung eingesetzt wurde. Nach der Neuabschätzung beträgt der Wert 8 874 978 *M.* gegen 3 191 919 *M.* Ende 1905. Um den Unterschiedsbetrag von 5 683 059 *M.* vermindert sich demnach der vorstehende Mehrertrag. Mithin ist im Etatsjahre 1906 gegen 1905 in Wirklichkeit ein Minderertrag von 3 562 945 *M.* zu verzeichnen, weil die Steigerung der Verkaufspreise für 1 t Kohlen nicht Schritt hielt mit der Erhöhung der Selbstkosten.

2. Braunkohlenbergwerke

Oberbergamtsbezirk Halle

Die vier staatlichen Braunkohlenbergwerke in der Provinz Sachsen bei Eggersdorf, Löderburg, Langenbogen und Tollwitz förderten:

im Etatsjahre 1906	401 404 t	im Werte von	1 187 526 *M.*	bei 471	Mann Belegschaft,
" " 1905	405 064 "	" "	1 192 469 "	" 479	" "
mithin in 1906 weniger	3 660 t		4 943 *M.*	8	Mann
	= 0,90 v. H.		0,41 v. H.	1,67	v. H.

Der rechnungsmäßige Überschuß der vier Werke im Betrage von 119 796 *M.* blieb hinter demjenigen des Vorjahres (123 717 *M.*) um 3 921 *M.* zurück.

Die Werke bei Eggersdorf und bei Tollwitz konnten ihren Absatz an die Salinen zu Schönebeck und Dürrenberg, sowie an Private steigern und trotz größerer Aufwendungen für Löhne und Grundentschädigungen und für den Ankauf von Kohlenfeldern 4 752 *M.* bezw. 4 939 *M.* Mehrüberschuß gegen das Vorjahr erzielen.

Auf dem Werke bei Eggersdorf ist der neue Förderschacht X bis auf die Sumpfsohle fertig abgeteuft. Die zugehörigen Tagesanlagen, ein Dampfkesselhaus mit Schornstein, ein Fördermaschinenhaus, ein Förderturm und ein Anschlußgleis sind fertiggestellt, mit den erforderlichen Betriebseinrichtungen versehen und dem Betriebe übergeben worden.

Das Werk bei Löderburg hatte infolge des eingeschränkten Betriebes in der fiskalischen Chlorkaliumfabrik am Achenbachschachte und bei dem Salzwerke zu Neustaßfurt einen Ausfall am Absatze. Ferner veran-

laßte ein Wassereinbruch im Südosten des Grubenfeldes eine außergewöhnliche Inanspruchnahme der Wasserhaltungsmaschinen und dadurch einen erhöhten Selbstverbrauch an Braunkohlen. Infolgedessen blieb der Überschuß um 4 825 M gegen das Vorjahr zurück.

Das Werk bei Langenbogen konnte zwar den Sandverkauf auf der Höhe des Vorjahres halten, jedoch ging der Kohlenabsatz gegen das Vorjahr weiter zurück und damit auch der Überschuß um 8 787 M. Von den einzelnen Werken wurde:

	ein durchschnittlicher Verkaufspreis erzielt				während die Selbstkosten, einschl. Amortisation und Verzinsung, betrugen			
	in 1906 für		in 1905 für		in 1906 für		in 1905 für	
	1 t M	1 hl Pf	1 t M	1 hl Pf	1 t M	1 hl Pf	1 t M	1 hl Pf
von dem Werke bei Eggersdorf	3,09	23,17	3,08	23,10	2,81	21,10	2,75	20,60
" " " " Löderburg	3,22	24,13	3,22	24,12	3,05	22,84	2,95	22,15
" " " " Langenbogen	2,14	16,08	2,14	16,04	1,80	13,52	1,48	11,13
" " " " Tollwitz	2,67	20,01	2,67	20,01	2,70	20,30	2,94	22,08

Oberbergamtsbezirk Clausthal

Das bisher noch vom Staate betriebene Braunkohlenbergwerk am Meisner ist seit dem 1. Oktober 1906 verpachtet worden, nachdem es bis dahin 2 566 t im Werte von 7 185 M geliefert hatte.

Oberbergamtsbezirk Bonn

Auf der im Regierungsbezirk Wiesbaden gelegenen Braunkohlengrube Nassau wurden gefördert:

im Jahre 1906	5 150 t	im Werte von	39 449 M	bei	38	Mann Belegschaft,
" " 1905 (Nassau und Oranien zusammen)	4 867 "	" " "	38 242 "	"	42	" "
also in 1906 mehr	283 t		1 207 M		—	Mann
also in 1906 weniger	— "		— "		4	"
= v. H. mehr	5,81		3,16		—	
= v. H. weniger	—		—		9,52	

Der durchschnittliche Verkaufspreis für 1 t Braunkohlen ist von 7,88 M auf 7,66 M, also um 0,22 M zurückgegangen. Die Selbstkosten fielen von 8,48 M auf 7,92 M für 1 t. Ihre Verminderung ist im wesentlichen der Einstellung der Grube Oranien zuzuschreiben.

Die Leistung für Mann und Schicht hat sich von 0,477 t auf 0,498 t erhöht.

Der rechnungsmäßige Überschuß betrug 238,92 M, während das Vorjahr einen Zuschuß von 8 672 M erfordert hatte.

Der Schwerpunkt des Betriebes auf Grube Nassau lag im Abbau der vorgerichteten Kohlenpfeiler.

Im letzten Vierteljahre wurde eine Untersuchungsstrecke in Betrieb genommen, mit der die Flöze in einem bisher unbekannten Feldesteile aufgeschlossen werden sollen. Die bisherigen Ergebnisse waren zufriedenstellend, da die beiden Flöze mit zusammen 3 m Mächtigkeit eine vorzügliche Kohle führen.

3. Eisenerzbergwerke

Oberbergamtsbezirk Clausthal

Der Eisenerzbergbau für Rechnung des Hüttenamtes Rothehütte wurde in das Revier Rothenberg verlegt, nachdem der Abbau auf der Grube „Tönnchen Andreas

Rößling" fast ganz zu Ende geführt war. Da im Revier Rothenberg hauptsächlich Versuchsarbeiten umgingen, konnten insgesamt nur 372 t Eisenstein gegen 819 t im Vorjahre gewonnen werden, die auf dem Hüttenwerk zu Rothehütte verschmolzen wurden.

Oberbergamtsbezirk Bonn

Die der Königlichen Berginspektion zu Dillenburg unterstellten Eisenerzbergwerke förderten:

im Jahre 1906	91 355 t [1])	im Werte von 1 157 738 ℳ	bei 644 Mann Belegschaft,
" " 1905	90 477 " [1])	" " " 991 279 "	" 633 " "
also in 1906 mehr	878 t	166 459 ℳ	11 Mann
= v. H.	0,97 "	16,79	1,74

Der Absatz der staatlichen Eisensteingruben belief sich auf 90 287 t. Der Durchschnittserlös für eine Tonne stellte sich auf 12,79 ℳ, also um 1,84 ℳ günstiger als im Vorjahre. Die Selbstkosten für 1 t Eisenstein erhöhten sich auf 10,68 ℳ. Die Leistung der Arbeiter für 1 Schicht hat 0,490 t betragen.

Der rechnungsmäßige Überschuß der Eisensteingruben belief sich auf 208 768,83 ℳ. Er übertraf somit den etatsmäßig veranschlagten Überschuß von 62 460 ℳ um 146 308,83 ℳ. Dieses günstige Ergebnis ist auf den größeren Absatz und den höheren Verkaufspreis für eine Tonne Eisenstein zurückzuführen.

An die Generalstaatskasse wurde von der Berginspektion aus dem gesamten Bergwerksbetriebe, also einschließlich des Braunkohlenbergwerks Nassau (s. o.), ein Barüberschuß von 163 797,53 ℳ abgeführt.

Das Vermögen der Berginspektion ist durch Meliorationen und durch Anwachsen der Produktenvorräte von 595 098,06 ℳ auf 644 940 ℳ gestiegen. Der Ertrag belief sich auf 213 473,47 ℳ, übertraf somit den vorjährigen von 152 493,88 ℳ um 60 979,59 ℳ.

Auf dem Eisenerzbergwerk Königszug wurde der Hauptförderschacht zwischen der 120 m- und der 150 m-Sohle durchschlägig und in Zimmerung gesetzt, sowie über Tage ein mit Dampf betriebener Luftkompressor, der hauptsächlich der maschinellen Bohrung dienen soll, aufgestellt.

Auf dem Eisenerzbergwerk Prinzkessel wurde auf der 130 m-Sohle eine neue Verbunddampfmaschine zur Wasserhaltung in Betrieb genommen und auf derselben Sohle ein Elektrokompressor für maschinellen Bohrbetrieb zum beschleunigten Auffahren eines längeren Untersuchungsquerschlages aufgestellt. Über Tage kam ein neuer Dampfkessel nebst Überhitzer mit Braunkohlenfeuerung in Betrieb.

4. Sonstige Erzbergwerke

Oberbergamtsbezirk Breslau

Im Felde des Königlichen Bleierzbergwerkes Friedrich bei Tarnowitz wurden an Bleierzen gewonnen:

im Jahre 1906		33 703 t	im Werte von 4 991 632 ℳ
" " 1905		39 501 "	" " " 4 904 787 "
also im Jahre 1906	mehr	— t	86 845 ℳ
	weniger	5 798 "	— "
	= v. H.	14,68	1,77

Von der Gesamtförderung entfielen auf den eigenen Betrieb 979 (1 311) t. Die übrigen Bleierze wurden von

---

[1]) Ausschließlich des gewerkschaftlichen Eisenerzbergwerks Rinkenbach bei Oberscheld, an welchem der Bergfiskus mit ⁵/₆ beteiligt ist. Fördermenge und Wert betrugen im Etatsjahre 1906 = 1 629 t und 18 180 ℳ.

den im reservierten Felde der Friedrichsgrube durch Private betriebenen Zinkerzbergwerken gegen Erstattung der Förder- und Aufbereitungskosten abgeliefert.

Die Belegschaft im eigenen Betriebe betrug 213 (256) Mann im Jahresdurchschnitt. Der Durchschnittslohn bei der Gedingearbeit betrug 2,46 (2,41) ℳ für die Schicht, der Gesamtdurchschnittslohn 2,00 (1,92) ℳ.

Der Überschuß übertraf den des Vorjahres um 40 094 ℳ, blieb aber infolge der Minderförderung gegen den Etatsansatz um 142 313 ℳ zurück.

Die Selbstkosten der im eigenen Betriebe gewonnenen Erze sind von 208,86 ℳ im Vorjahre auf 230,11 ℳ gestiegen. Die Steigerung ist auf die niedrige Förderziffer zurückzuführen, wenngleich die Gesamtkosten gegen das Vorjahr sich ermäßigten.

Oberbergamtsbezirk Clausthal

a) Oberharz

Ende April des Jahres 1906 erfolgte die Einstellung der alten Aufbereitungsanstalt der Berginspektion Clausthal, an deren Stelle nunmehr die neue Zentralaufbereitungsanstalt am Einersberge getreten ist. Recht zufriedenstellend ist das Etatsjahr 1906 für die Berginspektion Grund verlaufen. Die Gruben und Aufbereitungswerke konnten ohne Unterbrechungen bei guten Kraftwasserverhältnissen rege betrieben werden, so daß die nach dem Etat vorgesehenen Anforderungen sicher zu erfüllen waren. Bei der Berginspektion Lautenthal verlief der Betrieb der Gruben und Aufbereitungsanstalten bis zum Monat Dezember ohne Störungen. Seitdem wurden durch den ungewöhnlich strengen und langanhaltenden Winter, vor allem durch die der Tagesförderung hinderlichen großen Schneemassen, die Roherzförderung und besonders die Roherzverarbeitung sehr ungünstig beeinflußt. Auch konnten die Gewinnungsarbeiten in den Gruben das ganze Jahr hindurch nicht ausreichend belegt werden, weil es teilweise an Arbeitskräften mangelte und andererseits neben unaufschiebbaren größeren Reparaturarbeiten umfangreiche Gesteinsarbeiten nötig waren, die kein verwertbares Fördergut lieferten. Trotzdem ist das wirtschaftliche Ergebnis auch hier befriedigend ausgefallen.

Von den drei Berginspektionen sind insgesamt 195 291 (197 238) t Roherz gefördert worden, während an aufbereiteten Erzen dargestellt wurden:

	Menge		Erze		Wert	
	12 278	t	Bleierze	im Werte von	3 640 125	ℳ
	15 969	„	Zinkerze	„ „ „	2 882 885	„
	106	„	Kupfererze	„ „ „	30 954	„
	4	„	Silbererze	„ „ „	12 009	„
	0,2	„	Arsenerze	„ „ „	115	„
zusammen in 1906	28 357,2	t	Erze	im Werte von	6 566 088	ℳ
dagegen „ 1905	30 260	„	„	„ „ „	6 006 297	„
mithin „ 1906 weniger	1 902,8	t	Erze	mehr	559 791	ℳ
oder v. H.	6,3				9,3	

Der rechnungsmäßige Überschuß betrug 1 370 548 (857 151) ℳ, während der Etat einen solchen von nur 438 200 ℳ vorgesehen hat. Dieses günstige Ergebnis ist in der Hauptsache auf die noch immer sehr hohen Metallpreise zurückzuführen.

Die Belegschaft der gesamten Oberharzer Gruben und Aufbereitungsanstalten bestand aus 2 991 (3 082) Mann.

b) Unterharz

Bei dem zu 4/7 dem preußischen und zu 3/7 dem braunschweigischen Staate gehörenden Gemeinschaftsbergwerke am Rammelsberge entfielen von den zur Verhüttung

gelangenden, wenig aufbereiteten Erzmengen auf den preußischen Anteil

	19 159 t	Bleierze im Werte von	172 434 M
	14 888 „	Kupfererze „ „ „	447 237 „
	1 219 „	Schwefelkies und sonstige Vitriolerze im Werte von	16 271 „
zusammen in 1906	35 266 t	Erze im Werte von	635 942 M
dagegen in 1905	35 166 „	„ „ „ „	563 908 „
mithin in 1906 mehr	100 t		72 034 M
oder v. H.	0,28		12,8

Wie in früheren Jahren mußte auch im Etatsjahre 1906 auf die Unterhaltung der Betriebsanlagen, namentlich der alten tonnlägigen Förderschächte besondere Sorgfalt verwandt werden; auch war ein Teil der Belegschaft für die Herstellung der im Bau begriffenen elektrischen Kraftzentrale dem Grubenbetriebe ständig entzogen. Dennoch war es möglich, die Roherzförderung gegen den Ansatz des Etats und gegen das Vorjahr zu überholen, da es zu keiner Zeit an Aufschlagwassern für die Wasserräder fehlte. Noch besser als der Produktenhaushalt schließt der Geldhaushalt ab, weil die Marktlage während des ganzen Jahres sehr günstig war. Trotzdem die Herstellung der elektrischen Zentrale einen bedeutenden Betrag erforderte und die für Beschaffung von Materialien im Etat vorgesehene Summe überschritten wurde, überstieg der auf den preußischen Anteil entfallende rechnungsmäßige Überschuß mit 214 948 (106 589) M den im Etat vorgesehenen um 146 948 M.

Die Belegschaft betrug für den preußischen Anteil 250 (243) Mann.

II. Gewinnung von Steinen und Erden

Oberbergamtsbezirk Halle

Der Kalksteinbruch zu Rüdersdorf, welcher für gemeinsame Rechnung des preußischen Staates (5/6) und der Stadt Berlin (1/6) betrieben wird, lieferte 566 757 (546 990) cbm rohe Kalksteine, einschließlich der Feldsteine, und 56 179 (55 885) t gebrannten Kalk im Gesamtwerte von 2 473 733 (2 400 900) M bei einer Belegschaft von 1 044 (984) Mann.

Der Absatz von Rohkalk betrug 558 205 (550 099) cbm und an gebranntem Kalk 56 179 (55 885) t. Der durchschnittliche Erlös für 1 cbm rohe Kalksteine ist von 3,35 M im Vorjahre auf 3,33 M herabgegangen, weil mehr billigere Steinsorten zum Verkaufe gelangten. Für eine Tonne gebrannten Kalk wurde ein Durchschnittspreis von 15,28 M gegen 14,97 M im Vorjahre erzielt, da von dem wertvolleren Stückkalk etwas mehr abgesetzt werden konnte.

Die Selbstkosten einschließlich Amortisation und Verzinsung haben 3,02 (2,70) M für 1 cbm Kalkstein und 14,21 (13,44) M für 1 t gebrannten Kalk betragen. Auf den staatlichen Anteil entfällt ein rechnungsmäßiger Überschuß von 106 751 M, d. s. gegen den Überschuß des Vorjahres (421 899 M) 315 148 M weniger. Das Weniger wurde herbeigeführt durch Mehrausgaben für den vorjährigen Gewinnanteil der Stadt Berlin, an Steuern, für Wohlfahrtszwecke und durch die Preissteigerung bei Holz- und Metallmaterialien. Auch der verspätete Aufgang der Schiffahrt behinderte den Absatz.

Endlich mußten die Vorrichtungsarbeiten noch weiter betrieben werden.

Die geneigte Ebene für die Hauptförderung des neuen Tiefbaues ist mit der 15 m-Sohle durchschlägig geworden. Der Kalkringofen kam in Betrieb. Der Bau der Grußwäsche wurde begonnen.

Oberbergamtsbezirk Clausthal

In den staatlichen Gipsbrüchen zu Lüneburg und Segeberg wurden bei einer Belegschaft von 53 (52) Mann an Gips in Stücken, Gipsmehl, Gipskalk und Anhydrit im ganzen gewonnen:

	Lüneburg		Segeberg	
in 1906	9 598 t im Werte von	104 054 ℳ	7 515 t im Werte von	37 244 ℳ
„ 1905	9 985 „ „ „ „	120 658 „	7 259 „ „ „ „	33 323 „
in 1906 weniger....	387 t	16 604 ℳ	mehr 256 t	3 921 ℳ
oder v. H...	3,88	13,76	3,53	11,77

Neben der andauernd lebhaften Bautätigkeit in Hamburg hat der größere Bedarf der Portlandzementfabriken an Rohgips auf Absatz und Nachfrage besonders günstig eingewirkt.

Unter diesen Verhältnissen konnte der rechnungsmäßige Überschuß mit 48 760 (59 292) ℳ den Etatsansatz von 36 000 ℳ noch um 12 760 ℳ überholen.

Bei dem Segeberger Werke war die Nachfrage im In- und Auslande eine lebhafte. Besonders im zweiten Halbjahr konnten gute Preise erzielt werden. Das wirtschaftliche Ergebnis fiel daher wieder günstiger als im Vorjahre aus, indem der rechnungsmäßige Überschuß 23 832 (20 723) ℳ betrug.

III. Bernsteingewinnung

Die Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr. erzielten im Etatsjahre 1906 einen Überschuß von 1 560 363 ℳ, welcher den Voranschlag um 151 803 ℳ und den Überschuß des Vorjahres um 437 206 ℳ überstieg.

Der Gesamtwert der Förderung an Rohbernstein belief sich

im Jahre 1906 auf.........	379 t im Werte von	1 925 166 ℳ	bei 844	Mann Belegschaft,
„ „ 1905 „.........	391 „ „ „ „	1 820 738 „	„ 833	„ „
also im Jahre 1906	mehr......	—	104 428 ℳ	11 Mann
	weniger....	12 t	—	—
	v. H.....	3,07 weniger	5,75 mehr	1,32 mehr.

Die Ergebnisse des Betriebes wurden durch die wenig günstigen Arbeiterverhältnisse bei der Bergwerksverwaltung in Palmnicken nicht unwesentlich beeinflußt. Die Vorrichtungsarbeiten konnten bei dem Mangel an Arbeitskräften unter Tage nicht in dem beabsichtigten Umfange betrieben werden. In einzelnen Feldesteilen wurde die Bernsteingewinnung durch die große Menge der zusitzenden Wasser, sowie auch dadurch erschwert, daß die blaue Erde wegen ihrer großen Weichheit und geringen Standfestigkeit, selbst unter Aufwendung bedeutender Geldmittel, stellenweise gar nicht oder nur zum kleinsten Teile ausgewonnen werden konnte.

Wie in den vorhergehenden Jahren, so sind auch im Berichtsjahre eine Reihe von Bohrungen zur Feststellung der Ausdehnung der Ablagerung der blauen Erde vorgenommen worden. Sie haben erkennen lassen, daß das Baufeld sowohl nach Norden wie auch nach Osten größere Ausdehnung besitzt, als bei Übernahme der Bernsteinwerke durch den Staat angenommen worden ist.

Sowohl die Marktlage im Bernsteingeschäft als auch die wirtschaftlichen Ergebnisse und die für die Zukunft vorhandenen Aussichten haben die Verwaltung veranlaßt, sich mehr als bisher der Fabrikation und dem Vertrieb von Preßbernstein zuzuwenden. Der Absatz an Rohbernstein wird in erster Linie aufrechterhalten, um der inländischen Bernsteinwarenindustrie das zu ihrem Bestehen notwendige Rohmaterial zuzuführen. Wenn dies nicht in vollem Umfange gelingt, so liegt die Schuld an dem gegenwärtigen ungünstigen Ausbringen der Lager-

stätten. Nicht nur die Menge des gewonnenen Bernsteins, sondern auch seine Qualität haben nachgelassen, so daß nicht immer die verlangten Sorten der Kundschaft zur Verfügung gestellt werden können. Zur Preßbernsteinerzeugung wird nur solches Material verwendet, welches für die Bernsteinwarenindustrie ungeeignet ist. Es ist, entsprechend der Zunahme der Fabrikation von Preßbernstein, in neuerer Zeit dadurch vermehrt worden, daß die früher lediglich zu Schmelzzwecken verwendeten kleinen Sorten sorgfältiger ausgehalten werden.

Die Rohbernsteinproduktion in verkaufsfertigen Sorten einschließlich des Ankaufs blieb gegen die vorjährige Produktion um 12 t zurück. Sie betrug 379 (391) t.

Von dieser Produktion wurden zu Preßbernstein und geschmolzenem Bernstein verarbeitet 295 (328) t, und es wurden hieraus hergestellt

26,5 (17,8) t Preßbernstein,
136,1 (174,8) „ geschmolzener Bernstein,
3,9 (4,2) „ Bernsteinsäure,
33,2 (47,6) „ Bernsteinöl.

Die Selbstkosten für 1 t aufbereiteten Rohbernstein erhöhten sich von 3 227 *M* im Jahre 1905 auf 4 016 *M*.

Der Absatz betrug an

Rohbernstein zur Bernsteinwarenfabrikation	62,9	(74,9) t
darunter Deutschland	26,9	(23,8) „
Rohbernstein zur Preßbernsteinfabrikation	3,7	(4,4) „
Rohbernstein zur Lackfabrikation	34,1	(57,9) „
Preßbernstein	24,4	(18,5) „
geschmolzenem Bernstein	114,8	(119,3) „
Bernsteinsäure	3,9	(4,4) „
Bernsteinöl	20,8	(49,5) „

Der Durchschnittserlös betrug	1906	1905
für 1 t Rohbernstein	13 480 *M*	11 120 *M*
„ „ „ Preßbernstein	70 420 „	70 620 „
„ „ „ geschmolzenen Bernstein	1 580 „	1 640 „
„ „ „ Bernsteinsäure	9 970 „	6 360 „
„ „ „ Bernsteinöl	150 „	120 „

An größeren Neubauten wurden in Palmnicken eine Arbeiterkaue und ein Koksschuppen errichtet. Der Ausbau des Krankenhauses wurde vollendet.

Wesentliche Betriebsstörungen sind nicht vorgekommen.

Die Gesamtbelegschaft betrug im Durchschnitt 844 (833) Mann und 268 (195) Heimarbeiterinnen. Die eigentliche Grubenbelegschaft verringerte sich von Beginn bis zum Schlusse des Berichtsjahres um etwa 50 Bergleute. Dies war um so unangenehmer und störender, als eine Vermehrung der Belegschaft um ungefähr 100 Mann beabsichtigt war, um der stürmischen Nachfrage nach Roh- und Preßbernstein einigermaßen gerecht werden zu können. Unter diesen Verhältnissen konnte auch eine Vergrößerung der Rohbernsteinproduktion nicht erreicht werden.

Zur Bearbeitung des Bernsteins für die Preßbernsteinfabrikation, bestehend im Sortieren und Bekratzen des Bernsteins, wurden über Tage 61 Arbeiterinnen neu eingestellt, so daß die Gesamtbelegschaft sich gegen das Vorjahr etwas vermehrt hat.

Die Jahresleistung eines Arbeiters betrug 449 (467) kg Rohbernstein.

Der Durchschnittslohn betrug für unterirdisch beschäftigte eigentliche Bergleute .... 3,87 (3,72) *M*, sonstige unterirdisch beschäftigte Arbeiter .. 2,93 (2,92) „, die gesamte Belegschaft .... 2,79 (2,80) „, während der Durchschnitts-Jahresarbeitsverdienst einer Heimarbeiterin sich auf .... 383 (305) „ belief.

IV. Hütten

1. Eisenhütten

Oberbergamtsbezirk Breslau

Der bedeutende Aufschwung, den die Eisenindustrie im verflossenen Jahre genommen hatte, gewann im Berichtsjahre noch am Umfang; allerdings zeigte sich dies mehr in einer ganz ungewöhnlich hohen Nachfrage nach Eisenfabrikaten, als im Anziehen der Preise, die, obwohl sie erheblich gesteigert werden konnten, doch nicht den Stand des Jahres 1900/01 erreichten.

Infolge der guten Marktlage waren auch die beiden staatlichen Eisenhütten Gleiwitz und Malapane mit Aufträgen reichlich versehen, und die erzielten Verkaufpreise übertrafen diejenigen des Vorjahres.

Auf der Gleiwitzer Hütte wurden 6 480 (11 925) t Roheisen erzeugt; es ist dies die Produktion von 4 Monaten, während deren der neu zugestellte Hochofen im Betriebe war. Der Durchschnittspreis für 1 t Gießereiroheisen betrug 66,28 (56,97) *M* und für 1 t Puddelroheisen 62,50 (55,14) *M*.

In der Gießerei wurden erzeugt:

11 937 (10 529) t Eisenguß und
1 693 (1 521) t Stahlguß.

Verkauft wurden:

12 411 (10 338) t Eisengußwaren zum Preise von 154,23 (146,96) *M* und
1 669 (1 372) t Stahlgußwaren zum Preise von 396,68 (349,57) *M*.

Die neue Röhrengießerei ist im März 1906 fertiggestellt worden und arbeitet zufriedenstellend. Leider konnte die Produktionsfähigkeit wegen Mangel an Roheisen und infolge der wenig günstigen Lage der alten Kupolöfen nicht voll ausgenutzt werden. Dem letzteren Übelstande wird durch die Errichtung einer neuen Kupolofenanlage abgeholfen werden.

Die Produktion an Stahlguß ist die höchste bisher erreichte gewesen; eine weitere Steigerung ließen die räumlichen Verhältnisse der Stahlgießerei nicht zu. Nach Fertigstellung der geplanten Vergrößerung wird auch hier eine Änderung zum Besseren eintreten.

Die Einnahmen für Maschinenfabrikate betrug 1 246 845 *M* gegen 988 873 *M* im Vorjahre.

Die Koksanstalt ist an die Oberschlesischen Kokswerke und chemischen Fabriken verpachtet.

Die Gesamtbelegschaft betrug einschließlich der Koksanstalt 1 256 (1 147) Mann.

Der rechnungsmäßige Überschuß belief sich auf 6 995 *M* gegen 24 155 *M* im Vorjahre. Daß er nicht höher ausgefallen ist, liegt an den außerordentlich hohen Aufwendungen für Neubauten und Verbesserungen in Höhe von über 280 000 *M*.

Auf der Eisenhütte zu Malapane wurden erzeugt 1 061 (730) t Eisengußwaren, von denen 582 (361) t unbearbeitet zum Durchschnittspreise von 152,04 (141,52) *M* für die Tonne verkauft wurden, und 1 613 (1 164) t Stahlgußwaren, von denen 593 (510) t in unbearbeitetem Zustande zum Durchschnittspreise von 382,68 (350,67) *M* für die Tonne abgesetzt wurden.

Von Maschinenwerkstattsfabrikaten wurden 1 251 (874) t im Werte von 503 393 (311 619) *M* abgesetzt.

Die Gesamtbelegschaft betrug 310 (270) Mann.

Der rechnungsmäßige Überschuß stellte sich auf 25 367 *M* gegen 17 289 *M* im Vorjahre.

Oberbergamtsbezirk Clausthal

Auf den staatlichen Eisenhütten Rothehütte, Lerbacherhütte und Sollingerhütte wurden dargestellt:

	Roheisen t	Gußwaren t	Stabeisen t	Gußstahl t	Raffinierstahl t
Rothehütte	1 886	1 067	10	—	—
Lerbacherhütte	—	1 795	—	—	—
Sollingerhütte	—	1 125	—	49	20
zusammen in 1906	1 886	3 987	10	49	20
" " 1905	1 779	3 308	12	42	10
mithin in 1906 mehr	107	679	—	7	10
mithin in 1906 weniger	—	—	2	—	—

Beschäftigt wurden auf Rothehütte 160 (168), auf der Lerbacherhütte 135 (130) und auf der Sollingerhütte 99 (97), zusammen also 394 (395) Mann.

Im Gegensatz zum Vorjahre ist es dem Hüttenamt zu Rothehütte gelungen, bei dem Aufschwung des Gießereimarktes allmählich einige Preisaufschläge bei Gußwerk durchzusetzen und wenigstens für das Etatsjahr 1907 die Abschlüsse überall zu erhöhten Preisen zu tätigen.

Die Beschäftigung war in allen Betriebszweigen gut, so daß Aufträge für Gußwerk vielfach nur mit längeren Lieferfristen übernommen werden konnten. Der rechnungsmäßige Überschuß belief sich auf 57 879 (32 079) ℳ, während im Etat nur 12 400 ℳ vorgesehen waren.

Ebenso hat sich auf der Lerbacherhütte im letzten Jahre eine Besserung der wirtschaftlichen Lage geltend gemacht, indem die allgemeine günstige Geschäftslage auch diesem Werke zugute gekommen ist. Die Hütte war während des ganzen Jahres reichlich beschäftigt und konnte den zahlreichen Aufträgen zeitweise nur mit Anspannung aller Kräfte gerecht werden. Nach drei verlustreichen Jahren ist es der Hütte endlich wieder gelungen, gewinnbringend zu arbeiten und das Berichtsjahr mit einem Überschuß von 10 438 ℳ abzuschließen, während im Vorjahre ein Zuschuß von 41 798 ℳ erforderlich war.

Die Sollingerhütte ist in der Graugießerei und im Tiegelgußstahl stark beschäftigt gewesen. Wenn der wirtschaftliche Erfolg trotzdem nicht ein entsprechender gewesen ist, so ist dies darin begründet, daß die Löhne erhöht werden mußten, um dem Werke die erforderlichen Arbeitskräfte zu erhalten, und daß die Durchschnittsverkaufspreise für Gußwaren noch immer nicht genügend waren. Das Werk erforderte einen Zuschuß von 11 388 ℳ, während im Vorjahre 1 483 ℳ Überschuß erzielt wurden.

2. Metallhütten

Oberbergamtsbezirk Breslau

Auf der Silber- und Bleihütte Friedrichshütte wurden gewonnen:

	Kaufblei t	Bleiglätte t	Silber kg	Wert der Erzeugung ℳ
im Jahre 1906	27 668	730	9 806	10 868 940
" " 1905	35 463	723	10 190	11 110 026
also in 1906 mehr	—	7	—	—
also in 1906 weniger	7 795	—	384	241 086

Der Betrieb nahm seinen regelmäßigen Verlauf, konnte aber nicht in dem früheren Umfange durchgeführt werden, weil die Zinkerzgruben im Felde der Friedrichsgrube zu wenig Bleierze lieferten — die Anlieferung blieb um 39 v. H. hinter dem Etatssoll zurück — und die fehlenden Mengen aus anderen Bezugsquellen nur zum Teil gedeckt werden konnten.

Die Durchschnittspreise betrugen:

93,33 (84,75) ℳ für 1 kg Silber
349,49 (282,23) „ „ 1 t Kaufblei
388,74 (328,77) „ „ 1 „ Bleiglätte.

Die Belegschaft bestand aus 697 (735) Mann.

Der rechnungsmäßige Überschuß betrug 3 992 389 ℳ, also gegen den Etatsansatz 3 069 389 ℳ und gegen das Vorjahr 216 140 ℳ mehr. Dieses außerordentlich günstige Ergebnis ist im wesentlichen auf das weitere Steigen der Preise des Silbers um 10 v. H. und des Bleies um 24 v. H. und auf das Verarbeiten von 2 598 t Werkblei aus dem Vorjahre zurückzuführen.

Oberbergamtsbezirk Clausthal

a) Silber- und Bleihütten des Oberharzes

Auf den vier Hütten zu St Andreasberg, Altenau, Clausthal und Lautenthal wurden verarbeitet:

Erze aus den oberharzer Gruben	12 536 t	im Werte von 3 769 410 ℳ
fremde Erze und Schmelzgüter	2 121 „	„ „ „ 2 420 169 „
zusammen in 1906	14 657 t	im Werte von 6 189 579 ℳ
dagegen in 1905	14 320 „	„ „ „ 4 414 960 „
also in 1906 mehr	337 t	1 774 619 ℳ
= v. H.	2,4	40,2.

Wenn auch die Menge der verhütteten oberharzer Erze gegen den Voranschlag noch zurückgeblieben ist, so konnte hierdurch doch das überaus günstige wirtschaftliche Ergebnis infolge des hohen Standes der Metallpreise nicht wesentlich beeinflußt werden. Das Angebot fremder Schmelzgüter von Privaten war diesmal sehr rege, so daß sich die Ankaufsmenge gegen das Vorjahr um 476 t vergrößerte, während der Wert um 1 132 244 ℳ zugenommen hat.

Dargestellt wurden:

	Menge	Gesamtwert	Durchschnittserlös für 1 kg bezw. 1 t	
			in 1906	in 1905
	kg	ℳ	ℳ	ℳ
Gold	29,05	81 339	2 800,00	2 800,00
Silber	35 522,72	3 297 574	92,83	85,28
	t			
Kaufblei	8 990	3 241 585	360,15	288,74
Kupfer	430	777 814	1 808,45	1 471,90
Kupfervitriol	1 000	485 897	485,62	406,50
Eisenvitriol	10	200	20,00	—
Zinkvitriol	2	111	—	55,38
Schwefelsäure	1 633	26 340	16,13	15,52
Glaubersalz	12	189	15,04	13,85
Farben	48	11 642	242,83	217,26
Gesamtwert in 1906		7 922 691		
„ „ 1905		6 323 730		
mithin in 1906 mehr		1 598 961		
= v. H.		25,3		

Die große Wertzunahme, die sich gegen das Vorjahr ergibt, ist in der weiteren Aufwärtsbewegung der Preise für sämtliche Haupterzeugnisse begründet.

In bezug auf den Stand der Metallpreise war das abgelaufene Jahr eins der ereignis- und wechselreichsten.

Silber wurde zu Anfang des Jahres mit 88,9 ℳ für 1 kg von der Neuen Hamburger Börsenhalle notiert und stieg allmählich bis auf 93,00 ℳ. Die Preise gingen dann auf den tiefsten Stand des Jahres mit 87,75 ℳ, stiegen aber bald wieder auf den höchsten Kurs mit 98,25 ℳ und hielten sich bis Ende des Jahres auf einer Höhe zwischen 93 und 94,75 ℳ.

Die Bleikurse bewegten sich fast durchweg in aufsteigender Richtung. Sie setzten bei Jahresanfang mit 316 für die Tonne ein, erreichten im Januar 1907 den Höchststand mit 405 ℳ und schlossen am Jahresende mit 392,5 ℳ.

Die Lage des Kupfermarktes war außerordentlich günstig. Der Monatsdurchschnittspreis stieg an der Hand der Londoner Börse für Standardkupfer von £ 84.19.4 im April 1906 auf £ 107.10.9, im Februar 1907 und schloß im März d. Js mit £ 106.13. Der Durchschnittspreis des Etatsjahres war £ 94.5.9 = 1 885,8 ℳ für die Tonne.

Im einzelnen ist über den Betrieb der oberharzer Hütten zu bemerken:

Auf der St Andreasberger Hütte war die Erzversorgung auch in der Fremderzzufuhr stets ausreichend, so daß Stockungen im Betriebe nicht vorkamen. Verhüttet wurden 968 (890) t oberharzer und 743 (392) t fremde Schmelzgüter.

Der Betrieb der Altenauer Hütte hatte infolge des langen und strengen Winters unter dem Mangel eines Bahnanschlusses zu leiden. Eine regelmäßige und genügende Versorgung der Hütte mit Brenn- und Schmelzmaterialien war daher nicht immer zu ermöglichen. Trotzdem verarbeitete die Hütte 518 (524) t oberharzer und 1 378 (1 253) t fremde Schmelzgüter.

Die Clausthaler Hütte verschmolz 7 200 (7 400) t oberharzer Bleischliche. Das Werkblei wurde an die Lautenthaler Hütte verkauft.

Auf der Lautenthaler Hütte wurden 3 850 (3 861) t oberharzer Bleischlich und 7 638 (8 121) t Werkblei verarbeitet, das zum größeren Teile von der Clausthaler Hütte und zum kleineren von Privaten und aus dem eigenen Betriebe stammte. Außerdem wurde in Lautenthal das auf den oberharzer Hütten dargestellte Blicksilber feingebrannt und das güldische Silber geschieden.

Der gesamte oberharzer Blei- und Silberbergwerkshaushalt ergab einen Überschuß von 1 534 250 (1 090 298) ℳ, während der Voranschlag einen solchen von 603 800 ℳ erfordert hatte.

Die Belegschaft der 4 Hütten belief sich auf 600 (621) Mann im Jahresdurchschnitt.

b) Gemeinschaftshütten am Unterharz

Der Betrieb der Königlich Preußischen und Herzoglich Braunschweigischen Gemeinschaftshütten am Unterharz der Hütten zu Oker, der Herzog Juliushütte bei Goslar und der Frau Sophienhütte bei Lampelsheim, ist auch im verflossenen Etatsjahr ohne Störungen verlaufen. Von dem Rammelsberger Bergwerke sind genügende Erzmengen zur Sicherstellung des Schmelzhüttenbetriebes den genannten Hütten angeliefert worden. In Oker machte sich auch in diesem Jahre eine Abnahme in der Förderung der wertvolleren Kupfererze im Verhältnis zu den minderwertigen gemischten Erzen bemerkbar. Fremde Schmelzgüter sind wegen des hohen Kupferpreises nur in dem Maße angekauft worden, daß die

Kupfererzeugung annähernd in der bisherigen Höhe erhalten werden konnte. Der Ankauf betrug 2 261 (2 420) t fremde Schmelzgüter im Werte von 1 796 403 (1 518 157) ℳ.

Von der Gesamterzeugung entfielen auf den preußischen Anteil:

Menge		Erzeugnis		Wert
61,09	kg	Gold	im Werte von	171 046 ℳ
5 830,78	„	Silber	„	539 935 „
2 677	t	Kaufblei	„	951 973 „
914	„	Kupfer	„	1 653 486 „
567	„	Kupfervitriol	„	263 639 „
14	„	Eisenvitriol	„	642 „
13 017	„	Schwefelsäure	„	213 351 „
102	„	Glaubersalz	„	1 474 „
12	„	Farbe	„	3 257 „
3 098	„	Zinkvitriol	„	182 429 „
8	„	Schwefel	„	520 „
		Gesamtwert in 1906		3 981 752 ℳ
		„ „ 1905		3 454 893 „
		Demnach in 1906 mehr		526 859 ℳ

Die Belegschaft betrug für den preußischen Anteil im Jahresdurchschnitt 557 (568) Mann.

Der ungewöhnlich hohe Preisstand der Metalle hat naturgemäß auch bei den unterharzer Hüttenwerken einen günstigen Einfluß ausgeübt, der sich bei den Okerschen Werken zum Teil erst im nächsten Jahre äußern wird, da die zur Zeit des höchsten Kupferstandes gemachten Abschlüsse in dem laufenden Jahre nicht mehr zur Abrechnung gekommen sind.

Der rechnungsmäßige Überschuß betrug 852 264 (860 925) ℳ gegen ein veranschlagtes Soll von 512 800 ℳ.

V. Salzwerke und zugehörige Badeanstalten

Oberbergamtsbezirk Breslau

Auf der Königlichen Saline zu Hohensalza wurden 29 838 (25 350) t Siedesalz einschließlich 65 (49) t Badesalz gewonnen, und außerdem noch 147 (231) t Pfannenstein, 888 (676) cbm Sole und 129 (140) cbm Mutterlauge dargestellt und abgesetzt.

Der Absatz an Speise- und Viehsalz stieg von 25 135 auf 29 016 t.

Der durchschnittliche Verkaufspreis für 100 kg Speisesalz fiel von 2,16 ℳ auf 2,11 ℳ, für 100 kg Viehsalz aus Abfallsalz von 1,83 ℳ auf 1,75 ℳ und für 100 kg Viehsalz aus Speisesalz von 2,98 ℳ auf 2,91 ℳ; mit Ausnahme des Gewerbesalzes aus Speisesalz ist auch der Durchschnittserlös für die übrigen Erzeugnisse zurückgegangen.

Die Selbstkosten für 100 kg Speisesalz fielen von 2,192 ℳ auf 1,526 ℳ.

Wegen der erheblichen Ausgaben für Materialien zum Grubenbetriebe, wegen der erhöhten Materialienpreise und größeren Aufwandes an Löhnen infolge vermehrter Produktion ergab sich ein rechnungsmäßiger Zuschuß von 55 051 ℳ gegen einen Überschuß von 22 047 ℳ im Vorjahre.

Die Belegschaft zählte 198 (167) Mann.

Der Grubenbetrieb hatte unter überaus großen Schwierigkeiten zu leiden. Dagegen ist die Solwirtschaft von Störungen erheblichen Umfanges verschont geblieben.

Oberbergamtsbezirk Halle

Von den im Kalisyndikat vereinigten Staats- und Privatwerken wurden an rohen Kalisalzen zur unmittelbaren Verwendung abgesetzt:

Kainit und Sylvinit	2 104 395	(2 083 650) t
Karnallit und Kieserit	71 506	(73 912) „
zusammen	2 175 901	(2 157 562) t

Diese Mengen wurden mit Ausnahme von 163 t Kainit und 7 402 t Karnallit, welche zu gewerblichen Zwecken abgegeben wurden, ausschließlich in der Landwirtschaft verwendet.

Von dem Absatze an Kainit und Sylvinit entfielen auf das

Inland	1 403 280	(1 338 847) t
Ausland	701 115	(744 803) =

Von dem Inlandabsatze wurden 49,24 (49,40) v. H. durch die großen deutschen landwirtschaftlichen Körperschaften bezogen.

An dem Auslandabsatze waren in der Hauptsache beteiligt:

Frankreich	mit	24 887	(21 054) t
Holland, Belgien, Luxemburg	=	118 694	(133 624) =
Großbritannien	=	64 567	(67 372) =
Skandinavien und Dänemark	=	52 089	(49 091) =
Rußland	=	14 060	(12 617) =
Österreich-Ungarn	=	32 846	(32 229) =
Ver. Staaten von Nordamerika	=	379 770	(412 552) =

Die für das Kalenderjahr ermittelten Durchschnittspreise betrugen für 1 t Kainit und Sylvinit auf der Basis von 12,4 v. H. Kali 13,54 (13,78) ℳ, für Karnallit und Kieserit auf der Basis von 9 v. H. Kali 8,11 (8,13) ℳ.

An Kalifabrikaten wurden von dem Syndikat versandt:

Chlorkalium einschl. 21 919 t Kalidünger	(auf 80 v. H. berechnet)	274 685	(269 789) t
Schwefelsaures Kali	= 90 = = =	51 501	(45 038) =
Kalzinierte schwefelsaure Kalimagnesia	= 48 = = =	34 901	(35 571) =
Kristallisierte schwefelsaure Kalimagnesia	= 40 = = =	848	(735) =
Kalidüngesalze		251 629	(215 878) =
Kieserit in Blöcken		27 612	(33 553) =

Von dem abgesetzten Chlorkalium blieben 93 008 (90 327) t im Inlande, während 181 677 (179 462) t ins Ausland gingen. Die hauptsächlichsten ausländischen Abnehmer waren:

Nordamerika	mit	91 231	(90 808) t
Frankreich	=	18 990	(20 710) =
Skandinavien und Dänemark	=	29 568	(19 497) =
Belgien und Holland	=	12 615	(14 104) =
England	=	9 166	(10 506) =

Von den Kalidüngesalzen wurden abgesetzt:

Nach Deutschland	129 837	(111 810) t
Nach dem Auslande	121 792	(104 068) =
Davon nach den Ver. Staaten	56 135	(52 328) =
= = Skandinavien und Dänemark	31 395	(27 156) =

Die Durchschnittspreise für die Tonne beliefen sich bei

Chlorkalium einschl. Kalidünger	auf	129,82	(130,02) ℳ
Schwefels. Kali	=	158,32	(159,31) =
Kalz. schwefels. Kalimagnesia	=	77,93	(78,52) =
Kristall. = =	=	62,52	(62,56) =
Kalidüngesalz 20 v. H.	=	30,96	(31,42) =
= 30 =	=	47,69	(48,40) =
= 40 =	=	64,56	(65,52) =
Kieserit in Blöcken	=	10,58	(10,00) =

Das Königliche Salzwerk zu Staßfurt förderte:

	1906	1905
Steinsalz	75 765 t	76 398 t
Kalisalze	236 250 =	268 620 =
zusammen	312 015 t	345 018 t
im Werte von	3 637 277 ℳ	4 219 804 ℳ

Abgesetzt wurden 75 815 t (gegen 76 451 t im Vorjahre) Steinsalz und 236 320 (268 904) t Kalisalze aller Art, darunter 133 989 (135 676) t Kainit und Sylvinit.

In den zum Werke gehörigen Fabriken wurden neben 22 150 (23 749) t Kainit und Sylvinit 77 318 (111 460) t Karnallit verarbeitet.

Der Absatz an Fabrikerzeugnissen betrug:

6 805 (8 763) t Chlorkalium,
8 099 (9 355) = Kalidüngesalze,
6 170 (7 431) = schwefelsaures Kali und schwefelsaure Kalimagnesia,
1 014 (2 450) = Kieserit in Blöcken und
106 000 (66 789) kg Brom.

Der rechnungsmäßige Überschuß belief sich auf nur 287 528 M und ist gegen denjenigen des Vorjahres (1 268 000 M) um 980 472 M zurückgeblieben. Dieses sehr ungünstige Ergebnis ist der Hauptsache nach auf einen durch die Verhältnisse des Kalisyndikats bedingten Mindererlös für Produkte sowie durch große Aufwendungen zur Begleichung von Bergschäden zurückzuführen.

Auf Berlepschschacht wurde die Erweiterung der Gleisanlagen am Mahlwerke fertiggestellt, auch die zur Aufnahme einer größeren Anzahl von Reserveförderwagen erweiterte Schachtkaue an den Berlepsch- und Maybachschächten wurde dem Betriebe übergeben. Der Lokomotivschuppen wurde zur Aufnahme der zweiten Lokomotive verlängert. Im Kesselhause ist der bisher für Kalk- und Sodazusatz eingerichtete Wasserreinigungsapparat für das Barytverfahren umgebaut worden. Auf der Fabrik am Achenbachschachte wurde eine elektrische Kraftzentrale errichtet, eine Anlage zur Herstellung von Brom und Bromsalzen erbaut sowie ein Umbau des Lösehauses vorgenommen.

Die Selbstkosten, einschließlich Verzinsung und Abschreibung auf Gebäude und Betriebsvorrichtungen, aber ausschließlich der Abschreibungen auf die Grubenbaue (Schächte) und Substanzverminderung, betrugen für eine Tonne:

	Födersteinsalz	Kalistücksalze	gemahlene Steinsalze	gemahlene Kalisalze
im Etatsjahre 1906	7,45 M	8,82 M	10,25 M	11,61 M
= = 1905	6,28 =	7,65 =	9,25 =	10,61 =
und die durchschnittlichen Verkaufspreise:				
= = 1906	2,59 M	8,33 M	6,87 M	15,35 M
= = 1905	2,54 =	9,70 =	7,27 =	15,41 =

Beim Bergbaubetriebe wurden im Jahresdurchschnitt 904 (909) Mann, beim Fabrikbetriebe 211 (223), zusammen 1 115 (1 132) Mann beschäftigt.

Auf dem Salzwerke zu Bleicherode wurden neben den Ergänzungen und Erweiterungen der Anlagen die Ausrichtungsarbeiten besonders lebhaft fortgesetzt. Sie sind bis 1 300 m westlich der Schächte vorgerückt und haben nach Westen hin eine Zunahme in der Regelmäßigkeit der Lagerverhältnisse festgestellt und, abgesehen von lokalen Vertaubungen, überall reiche Kalisalze erschlossen.

An Neubauten wurden ausgeführt der Bau der Fabrikwerkstatt und eines Laboratoriums; der Bau der Grubenwerkstatt wurde begonnen. Am Schacht II fanden zwei Bunker zur Aufnahme des Materials für den Spülversatz Aufstellung.

Gefördert wurden:

	1906	1905
Kainit (Hartsalze)	105 338 t	93 890 t
Karnallit	1 176 =	15 487 =
zusammen	106 514 t	109 377 t
im Werte von	1 623 383 M	1 629 717 M

Abgesetzt wurden 56 589 (54 951) t Kainit (Hartsalze) zum durchschnittlichen Verkaufspreise von

15,32 (14,98) M und 1 176 (990) t Karnallit zum Preise von 11,52 (10,31) M für eine Tonne.

In der zum Werke gehörigen Fabrik wurden 48 749 t Sylvinit verarbeitet gegen 39 033 t Sylvinit und 14 791 t Karnallit im Vorjahre.

An Fabrikerzeugnissen wurden abgesetzt 5 648 (6 902) t Chlorkalium zum durchschnittlichen Verkaufspreise von 150,07 M (138,74 M) für die Tonne und 5 171 (3 965) t Kalidüngesalze zum Preise von 60,72 (56,23) M für eine Tonne.

Die Belegschaft bestand durchschnittlich aus 467 (485) Mann, darunter 79 (85) Mann beim Fabrikbetriebe.

Der rechnungsmäßige Überschuß bezifferte sich auf 249 163 M, das sind gegen denjenigen des Vorjahres (403 120 M) = 153 957 M weniger. Das ungünstige Ergebnis ist in der Hauptsache auf erheblich höhere Ausgaben für Syndikatsumlagen, sowie für Beschaffung von zahlreichen größeren Geräten (Bohrmaschinen und Förderwagen) und Säcken — zur Ausnutzung der günstigen Konjunktur — zurückzuführen. Auch waren größere Aufwendungen für Steuern und zur Beschleunigung der Ausrichtungsarbeiten erforderlich.

Die Selbstkosten betrugen

	1906	1905
für 1 t Kalistücksalze	9,86 M	9,03 M
„ 1 „ gemahlene Kalisalze	14,88 „	11,90 „
„ 1 „ Chlorkalium	94,03 „	96,45 „
„ 1 „ Kalidüngesalze	58,46 „	51,25 „

Das Kalisalzbergwerk Asse, welches am 1. Mai 1906 eine Ausbeute von 500 000 M verteilt hatte, erlitt am 7. Juli 1906 einen Wassereinbruch, der den unterirdischen Betrieb des Werkes vollständig zum Erliegen brachte. Infolgedessen betrug im Kalenderjahre 1906 der Absatz an Rohsalzen (auf reines Kali bezogen) nur 3 740,5 t und blieb hinter dem des Vorjahres um 3 586,2 t zurück. Der Betrieb der Chlorkaliumfabriken konnte dagegen durch den Bezug von Förderkarnallit von anderen Werken, namentlich von dem Kalisalzbergwerk zu Vienenburg, aufrechterhalten werden. Infolge des Eintritts mehrerer neuer Werke in das Kalisyndikat erfolgte indessen auch bei den Fabrikaten ein Rückgang des Absatzes. Er erreichte, auf reines Kali bezogen, im Kalenderjahre 1906 nur 5 152,5 t gegenüber 5 831 t im Jahre 1905.

Der Aufsichtsrat der Gewerkschaft Asse hat sofort nach dem Ersaufen der Schachtanlage beschlossen, einen neuen Schacht abzuteufen, dessen Kosten auf 2 500 000 M veranschlagt worden sind. Zu diesem Zwecke sind im Etatsjahre 1906 insgesamt 1 100 000 M Zubuße von den Gewerken eingezogen worden, von denen auf den Anteil des preußischen Fiskus mit 126 Kuxen 138 600 M entfallen.

Auf dem Salzwerke zu Erfurt wurden 19 184 t (gegen 14 459 t im Vorjahre) Steinsalz im Werte von 127 267 (99 767) M gefördert, die teils an die Königliche Saline zu Dürrenberg, teils an Private verkauft worden sind. Außerdem wurden auf dem Werke — unter Tage — 1 272 (1 301) t Steinsalz zur Anreicherung der Sole aufgelöst und 1 858 (2 138) t Siedesalz im Werte von 34 776 (42 332) M hergestellt.

Der rechnungsmäßige Überschuß von 38 248 M ist gegen den des Vorjahres (3 938 M) um 34 310 M höher. Der Mehrüberschuß ist durch den wesentlich stärkeren Absatz von Steinsalzen aller Art, durch die Verbilligung der Gewinnungskosten und durch Kohlenersparnis bedingt worden. Die Produktion an Siedesalz war dabei infolge des fortdauernden Wettbewerbes der Saline Stadtilm nur zu weiter herabgesetzten Verkaufspreisen unterzubringen.

Der Durchschnittserlös für 1 t Siedesalz stellte sich auf 18,91 (19,49) M, während die Selbstkosten einschließlich Amortisation und Verzinsung 18,70 (18,43) M betrugen.

Im Jahresdurchschnitte wurden 354 (361) Mann, einschließlich der 59 (60) Mann starken Belegschaft des Moltkeschachtes, beschäftigt.

Dieser lieferte 63 325 (61 445) t Steinsalz zur Auflösung und zur Anreicherung der Siedesole.

Der rechnungsmäßige Überschuß der Saline stellte sich auf 131 760 (168 749) M, oder 36 990 M geringer als im Vorjahre, weil einmal infolge des Wettkampfes mit den außerhalb der Vereinigung stehenden Salinen die Salzpreise noch weiter zurückgingen und weil ferner durch die Inbetriebnahme der Ringofenziegelei und die stärkere Produktion größere Ausgaben nötig waren.

Der Umbau der maschinellen Salztrocknungsanlage im Siedehause Itzenplitz wurde beendet, ebenso die Beleuchtungsanlage der Saline fertig gestellt und dem Betriebe übergeben. Der Bau der elektrischen Beleuchtungsanlage am Gradierwerke in Elmen war am Schlusse des Berichtsjahres nahezu vollendet.

Bei der Königlichen Badeanstalt zu Elmen-Schönebeck wurden während der eigentlichen Badezeit 47 612 (gegen 46 795 im Vorjahre) und zur Winterzeit 9 218 (4 753) Bäder, insgesamt 56 830 (51 548) Bäder verabreicht. Das sind 5 282 Bäder mehr als im Vorjahre.

Da die Benutzung der Badeeinrichtungen für bezahlte Bäder keine Zunahme erfuhr, dagegen die Vermehrung des Aufsichtspersonals und die vorgesehenen Neubauten größere Aufwendungen verursachten, so erhöhte sich der Zuschuß des Vorjahres von 3 876 M auf 8 663 M, das sind 4 787 M mehr Zuschuß.

Der Bau eines Kinderbades wurde vollendet. Zur Herstellung von warmem Badewasser wurden zwei schmiedeeiserne Behälter aufgestellt. Die Betonierung des Grabens am Gradierwerke ist bis auf einen kleinen Teil ausgeführt worden. Im Anschluß an die elektrische Beleuchtungsanlage am Gradierwerke wurden elektrische Beleuchtungskörper im Park und in einem Teile der Badegebäude aufgestellt und durch Zuleitungen mit der elektrischen Zentrale verbunden.

Auf der Saline zu Artern wurden 12 450 t (gegen 9 707 t im Vorjahre) Siedesalz im Werte von 252 517 (191 228) M hergestellt. Abgesetzt wurden 12 773 (9 359) t.

Die Selbstkosten beliefen sich für 1 Tonne Speisesalz auf 16,53 (17,41) M, während ein Durchschnittspreis von 20,42 (19,74) M erlöst worden ist.

Beschäftigt wurden 64 (56) Mann.

Der rechnungsmäßige Überschuß betrug 68 033 M, das sind gegen das Vorjahr mit 14 866 M 53 167 M mehr. Der Mehrüberschuß ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Saline zu Artern die Kundschaft der früheren Saline zu Sooden zu versorgen hatte. Die im Vorjahre begonnene elektrische Zentrale ist weiter und vollständig ausgebaut worden. Außerdem wurde durch mehrfache Verbesserungen an der Mammuthpumpe und an verschiedenen Salzkoten die Leistungsfähigkeit dieser Anlagen erhöht.

Bei der Badeanstalt zu Artern sind durch die Einführung einer Kurgebühr und einer mäßigen Erhöhung der Bäderpreise nur 7 294 (gegen 10 623 im Vorjahre) Sol-, Dampf- und Wasserbäder sowie 2 334 (2 764) Sol-Dunstbäder verabreicht worden. Das kommende Etatsjahr verspricht, soweit dies zur Zeit beurteilt werden kann, wieder eine Zunahme des Besuches.

Die Einnahmen betrugen 7 025,44 M, die Ausgaben 7 025,41 M gegen 6 971,39 M bezw. 6 971,31 M im Vorjahre.

Im Anschluß an das Kurhaus ist eine Lesehalle gebaut worden, auch ist ein kleines — zur späteren Vergrößerung bestimmtes — Gradierwerk zu Inhalationszwecken errichtet worden.

Oberbergamtsbezirk Clausthal

Das seit dem 1. Juli 1906 unter der Verwaltung des preußischen Staates stehende Kalisalzbergwerk zu Vienenburg (bis dahin der Gewerkschaft Hercynia gehörig) hat mit einem befriedigenden Ergebnis abgeschlossen. Allerdings ist der Absatz von hochwertigen Kalifabrikaten für das Kalisyndikat hinter dem Voranschlag zurückgeblieben. Doch ist es gelungen, diesen Ausfall durch umfangreiche Lieferungen von Förderkarnallit an die Fabrik der Gewerkschaft Asse wieder auszugleichen, deren Schacht durch Wassereinbruch außer Betrieb gekommen ist.

In der Zeit vom 1. Juli 1906 bis 31. März 1907 wurden gefördert

Kainit und Sylvinit	130 112 t
Karnallit und Kieserit	56 323 „
zusammen	186 435 t

Im gleichen Zeitraume wurden von dieser Gesamtförderung unmittelbar abgesetzt 98 663 t Kainit und Sylvinit zum Durchschnittspreise von 15,31 ℳ für die Tonne, 58 t Karnallit und Kieserit zum Preise von 12,86 ℳ für die Tonne und 46 018 t Förderkarnallit an die Gewerkschaft Asse zum Preise von 7,32 ℳ für die Tonne. 3 770 t Sylvinit dienten zur Darstellung von Düngesalzen von 20—40 v. H. Kaligehalt, der Rest der Förderung wurde an die zum Werke gehörigen Fabriken in Vienenburg und Langelsheim abgegeben, und zwar mit 27 379 t Sylvinit an die erstere und mit 10 247 t Karnallit und 300 t Sylvinit an die letztere.

An Chlorkalium, Sulfaten und Kalidüngesalzen wurden abgesetzt

6 561 t	Chlorkalium	zum Durchschnittspreise von 137,50 ℳ für die Tonne
1 675 t	schwefelsaures Kali	„ „ „ 162,30 „ „ „ „
1 200 t	schwefelsaure Kalimagnesia ..	„ „ „ 77,67 „ „ „ „
8 063 t	Kalidüngesalze	„ „ „ 37,45—63,55 ℳ für die Tonne.

Der Gesamtabsatz belief sich demnach auf 162 238 t Salze aller Art, entsprechend 25 644 t reinem Kali. Der Durchschnittserlös für die Tonne, auf das letztere bezogen, betrug 142,63 ℳ.

Der rechnungsmäßige Überschuß für die Staatskasse stellte sich auf 2 064 010 ℳ gegen 1 820 000 ℳ des Voranschlages.

Die Grubenbelegschaft betrug im Jahresdurchschnitt 517 Mann.

Oberbergamtsbezirk Dortmund

Der Betrieb der Saline Neusalzwerk verlief in verhältnismäßig günstiger Weise.

Es wurden 1 900 (1 804) t weißes Salz erzeugt und 1 967 (1 767) t abgesetzt. Der Mehrabsatz von 267 t gegen den Etat ist darauf zurückzuführen, daß die hannoverschen Salinen wegen der Nachbarschaft der Kaligruben an Arbeitermangel litten und dieserhalb die Saline Neusalzwerk um Nachlieferungen angingen. Der Durchschnittspreis für eine Tonne Salz aller Art stellte sich auf 29,04 (26,74) ℳ. Es trat indessen auch eine Erhöhung der Selbstkosten für eine Tonne Salz ein, und zwar von 22,56 im Vorjahre auf 23,45 ℳ im Berichtsjahre. Die Erhöhung der Selbstkosten ist dadurch verursacht, daß, um den gesteigerten Ansprüchen nachkommen zu können, der Siedung mindergrädige Sole zugeführt werden mußte, wodurch ein Mehraufwand an Steinkohlen erforderlich wurde.

Die Saline erzielte gegen den Voranschlag von 600 *M* einen Mehrüberschuß von 12 260 *M*.

Zur ständigen mittleren Belegschaft zählten 20 (20) Arbeiter. Die Jahresleistung eines Arbeiters steigerte sich wiederum von 86 auf 94 t. Dementsprechend erhöhte sich auch der Durchschnittslohn eines Arbeiters von 2,71 auf 2,91 *M* für eine Schicht.

Das Bad Oeynhausen hat im Berichtsjahre wiederum eine günstige Entwicklung genommen. Jedoch blieb der rechnungsmäßige Überschuß um 3 982 *M* hinter dem im Etat veranschlagten von 47 810 *M* und um 29 563 *M* hinter dem Überschuß des Vorjahres von 73 391 *M* zurück. Verursacht wurde das Mindereergebnis hauptsächlich durch die zur Beseitigung von Undichtigkeiten erforderlich gewordenen kostspieligen Sicherungsarbeiten an dem Vorloche 5.

Zu längerem Kurgebrauch waren 15 728 Fremde gegen 15 042 im Vorjahre (+ 686) eingeschrieben. Die Zahl der durchreisenden Personen belief sich auf 19 510; sie hat demnach gegen das Vorjahr eine Abnahme von 572 erfahren. Der Gesamtverkehr stellt sich demnach auf 35 238 (35 124) Personen, an welche im ganzen 224 871 Bäder, also gegen das Vorjahr (212 369) 12 502 Bäder mehr, verabreicht wurden.

Die mittlere Belegschaft zählte 140 (121) Mann.

Der Ausfluß der neuen Thermalquelle 5, die ihrer Zusammensetzung nach den übrigen Quellen zu entsprechen scheint, beträgt 2 100 l in der Minute. Die im Laufe des Monats Juli eingetretene Undichtigkeit in der Verrohrung ist beseitigt und die Quelle wieder völlig gesichert. Unter den Verbesserungen ist wie im Vorjahre in erster Linie der Kurhausneubau, welcher unter Dach gebracht worden ist, zu erwähnen. Er stellt sich bei seiner eigenartigen Lage als ein Werk dar, das dem Bade zur größten Zierde gereichen wird. Die Fundamentierungsarbeiten der Glashallen zu beiden Seiten des Konzertgartens sind vollendet.

Die neuen Anlagen, insbesondere der mit Schwänen und ausländischen Vögeln besetzte Teich, werden von den Kurgästen gern besucht. Die auf der Insel zwischen Werre und Sielkanal im Vorjahre angelegten Baumpflanzungen haben sich gut entwickelt.

Oberbergamtsbezirk Bonn

Bei der Berg- und Salineninspektion zu Stetten wurden 3 448 (3 533) t Steinsalz gefördert. Davon wurden im mineralischen Zustande 93 t als denaturiertes Salz, 1 650 t als Fabriksalz und 44 t als Gewerbesalz verwendet. 1 662 (1 853) t wurden aufgelöst und versotten und daraus 785 (788) t Kochsalz, 676 (728) t Viehsalz und 9 (2) t Gewerbesalz hergestellt.

Die Hallerdeerzeugung betrug 305 (193) t.

Die durchschnittlichen Verkaufspreise für die beiden Haupterzeugnisse, Kochsalz und Viehsalz, stellten sich auf 32,42 (32,52) und 33,63 (33,63) *M* für 1 t. Der Preis für Kochsalz ist also gegen das Vorjahr um 0,10 *M* zurückgegangen, während derjenige für Viehsalz der gleiche geblieben ist.

Durch den größeren Absatz von Fabriksalz und den höheren Verkaufspreis hierfür wurde der veranschlagte Überschuß von 7 200 *M* um 2 052,41 *M* überholt.

Der rechnungsmäßige Überschuß von 9 252,41 *M* blieb jedoch hinter demjenigen des Vorjahres von 9 732,30 *M* um 479,89 *M* zurück.

Das Werk hatte einen Ertrag von 8 438,76 (9 281,23) *M*, mithin 842,47 *M* weniger als im Vorjahre.

Die mittlere Belegschaft bestand aus 29 (30) Mann, von denen 8 (8) beim Salinenbetriebe beschäftigt waren.

Im Berichtsjahre wurde eine Francis-Turbine von 21 Pferdekräften eingebaut und in Betrieb genommen. Mit dieser Turbine hofft man den Betrieb auch bei einem sehr niedrigen Wasserstande der Eyach aufrechterhalten zu können, so daß die Ersatzlokomobile nur noch selten wird benutzt werden müssen.

VI. Bohrverwaltung zu Schönebeck a. E.

Von der Bohrverwaltung wurden 43 (39) Bohrungen für eigene Rechnung sowie für andere Staatswerke, andere Bundesstaaten und für Private ausgeführt. Davon können nur 20 als Tiefbohrungen bezeichnet werden, 23 Bohrungen bezweckten die Aufsuchung von Braunkohle.

In der der Bohrverwaltung unterstellten Zentralbohrschmiede in Schönebeck wurden im Jahresmittel 70 (66) Mann und auf den für Rechnung der Bohrverwaltung betriebenen Bohrungen 37 (36) Mann beschäftigt.

Der rechnungmäßige Zuschuß der Bohrverwaltung von 480 800 (399 949) *M* übertrifft den Ansatz des Etats um 80 800 *M*, weil die von dem Königlichen Salzamte zu Hohensalza verlegten Kosten für die Bohrungen in der Provinz Posen auf den Etat der Bohrverwaltung zu nehmen waren.

Hinsichtlich der im Etatsjahre 1906 vom Bergfiskus für eigene Rechnung ausgeführten Bohrungen sei folgendes erwähnt:

Am Huy im Bergrevier Halberstadt wurden mehrere Tiefbohrungen niedergebracht, die wertvolle und ausgedehnte Kalisalzablagerungen erschlossen. Das gleiche Ergebnis hatten die im Kreise Querfurt ausgeführten Tiefbohrungen.

In Oberschlesien erschloß die Bohrung Knurow V vier Steinkohlenflöze, die Bohrung Knurow VI deren acht. Die beiden bei Czuchow niedergebrachten Tiefbohrungen durchteuften gleichfalls eine große Zahl bauwürdiger Flöze. Zur Untersuchung eines im Bergrevier Ratibor gelegentlich der fiskalischen Bohrungen auf Steinkohle bei Sohrau und Pallowitz im Miozän angetroffenen Salzlagers wurden mehrere Bohrungen angesetzt, von denen indessen bis zum Schlusse des Berichtsjahres abschließende Ergebnisse noch nicht vorlagen. Ein bei Friedrichshütte angesetztes Bohrloch mußte bei 657,60 m Teufe aufgegeben werden, da steigender Sand in das Bohrloch eintrat, der trotz mehrfacher Betonierungsversuche jedes weitere Vordringen vereitelte.

Bei Labiau in Ostpreußen wurde auf Vorschlag der Königlichen Geologischen Landesanstalt mit einer Tiefbohrung begonnen. Diese erschloß bei einer Teufe von rund 368 m eine artesische Quelle, welche mit starkem Drucke eine Wassermenge von etwa 9 cbm in der Minute auswarf und zur Einstellung und Verfüllung des Bohrloches nötigte.

Von den für Rechnung anderer Behörden ausgeführten Bohrungen mögen die Flachbohrungen auf Braunkohle in der Provinz Posen und am Großen Dölln-See im Regierungsbezirk Potsdam Erwähnung finden. In der Provinz Posen wurden dabei zwischen 80 und 150 m Teufe 18 verleihungsfähige Kohlenfunde gemacht, während die Bohrungen am Großen Dölln-See bereits bei etwa 60 m Teufe fündig wurden.

Eine für Rechnung der Niederschlesischen Bergbauhilfskasse bei Waldenburg, etwa im Muldentiefsten des engeren Kohlenreviers, niedergebrachte Tiefbohrung wurde im Kulmkonglomerat bei 1 209,5 m Teufe eingestellt. Es wurden im ganzen 26 Flöze, das tiefste bei etwa 1 120 m Teufe, mit zusammen 11,97 m Mächtigkeit durchsunken.

Die im Vorjahre erbohrte, außerordentlich starke Thermalquelle bei Salzuflen, die bei 534 m Teufe bis 15 cbm in der Minute auswarf, ist mit vollem Erfolge gesichert worden.

D. Verhältnisse der Arbeiter auf den Staatswerken.

Auf den staatlichen Bergwerken, Hütten und Salinen waren im Jahresdurchschnitt insgesamt 89 130 (84 244) Personen, also 4 886 mehr als im Vorjahre beschäftigt. Davon entfielen auf die einzelnen Betriebszweige:

	1906	1905
Bergbau	82 344	78 429
Gewinnung von Steinen und Erden	1 097	1 036
Bernsteingewinnung	844*)	—
Hüttenbetrieb	3 751	3 715
Salinenbetrieb	814	809
Badeanstalten	173	153
Bohrverwaltung	107	102
zusammen	89 130	84 244

Der Gesundheitszustand der Belegschaften war gut. Epidemische Krankheiten traten in bemerkenswertem Umfange nicht auf. Die Wurmkrankheit ist auf den staatlichen Steinkohlenbergwerken im Ruhrbezirk ohne Bedeutung geblieben. Auch die Genickstarre, die in der Nachbarschaft dieser Werke recht heftig auftrat, hat die Belegschaft nicht in Mitleidenschaft gezogen. Die Zahl der Bleierkrankungen auf den Hüttenwerken des Oberharzes ist wiederum in erfreulicher Weise zurückgegangen. Während sie im Kalenderjahre 1904 sich noch auf 30 belaufen hatte, betrug sie im Jahre 1905 nur noch 13, und im Kalenderjahre 1906 sind nur noch 2 Fälle von Bleikolik zu verzeichnen gewesen.

Die Zahl der tödlichen Verunglückungen hat gegen das Vorjahr eine bedauerliche Höhe erreicht. Es kamen durch Betriebsunfälle 312 (124) Personen oder auf 1 000 Mann der durchschnittlichen Belegschaft 3,430 (1,442) zu Tode. Diese beträchtliche Zunahme der tödlichen Verunglückungen ist auf mehrere Massenunfälle zurückzuführen, von denen zwei, nämlich die Schlagwetter- und Kohlenstaubexplosion auf Grube Reden am 28. Januar 1907 mit 150 Opfern und der Seilbruch auf Grube Gerhard bei Saarbrücken am 16. März 1907, der 22 Opfer forderte, bereits oben (S. 19) erwähnt worden sind. Ein dritter größerer Unfall, bei dem 5 Personen zu Tode kamen, ereignete sich durch Absturz einer Arbeitsbühne im Königin-Marie-Schachte der Berginspektion Clausthal am 30. Juli 1906.

Die zu Anfang des Jahres 1906 zur Prüfung der Sicherheitsmaßregeln bei der Seilfahrt eingesetzte Kommission — die sogenannte Seilfahrtkommission — hat im Berichtsjahre die Verhältnisse in den einzelnen Bergbaubezirken Preußens untersucht und wird hierüber demnächst Bericht erstatten.

Für die Versicherung der Arbeiter auf Grund des Unfall- und Invalidenversicherungsgesetzes, sowie an Beiträgen zu den verschiedenen Knappschaftskassen waren von den Staatswerken insgesamt 9 229 633 (8 790 820) ℳ

*) In dieser Zahl sind 268 Heimarbeiterinnen nicht mit einbegriffen.

aufzubringen. Der Anteil der einzelnen Werke an diesen Leistungen ist aus der Anlage C ersichtlich.

Die Ansiedlung der Arbeiter in der Nähe der staatlichen Werke wurde wiederum durch Gewährung von Bauprämien und unverzinslichen Baudarlehnen gefördert. Im ganzen wurden 105 465 (119 160) *M.* als Hausbauprämien und 245 700 (277 500) *M.* zu Hausbaudarlehnen verausgabt, nämlich

	Prämien	Darlehne
in Oberschlesien	4 500 *M.*	10 500 *M.*
im Saarbezirk	100 965 »	235 200 »

Im Saarbrücker Bezirk, wo diese Art der Ansiedlung am meisten zur Anwendung gelangte, belief sich am Jahresschlusse die Gesamtsumme der seit dem Jahre 1865 gewährten unverzinslichen Hausbaudarlehne auf 6 605 135 *M.* und die Zahl der seit 1842 prämiierten Bergmannshäuser auf 6 808.

Im Bezirke der Königlichen Bergwerksdirektion zu Recklinghausen ist die Förderung des Baus eigener Häuser der Arbeiter durch Gewährung von unverzinslichen Baudarlehnen und von Bauprämien wegen des ständigen Belegschaftswechsels nicht angängig. Die Verwaltung ist deshalb darauf bedacht, möglichst die Ansiedlung der Arbeiter in staatseigenen Koloniewohnungen, die für geringen Zins vermietet werden, zu fördern. Hierzu werden sowohl Mittel aus Werksfonds als auch aus den Wohnungsfürsorgegesetzen (vergl. den folgenden Abschnitt) verwandt. Insgesamt sind im Etatsjahre 1906 für den Bau von 89 Häusern mit 387 Wohnungen aus Werksfonds und aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze 1 692 380 *M.* aufgewendet werden.

Aus den der Staatsregierung durch das IX. Gesetz vom 16. Juli 1906, betreffend die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, welche in Staatsbetrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten, zur Verfügung gestellten Mitteln wurden im Bereiche der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung während des Berichtsjahres überwiesen: der Bergwerksdirektion zu Zabrze 361 000 *M.* zum Bau von acht Zwölf- und vier Vierfamilienhäusern für Arbeiter und von einem Vierfamilienhause für Beamte, dem Hüttenamte zu Gleiwitz 53 000 *M.* zum Bau von zwei Achtfamilienhäusern für Arbeiter und 42 000 *M.* zum Bau von einem Vierfamilienhause für Beamte, dem Salzamte zu Schönebeck a. E. 2 700 *M.* zu einem Anbau an ein Beamtenhaus, der Berginspektion zu Bleicherode 80 000 *M.* zum Bau von fünf Vierfamilienhäusern für Arbeiter, der Berginspektion zu Grund 27 600 *M.* zum Bau von zwei Vierfamilienhäusern für Arbeiter, der Berginspektion zu Barsinghausen 24 000 *M.* zum Bau eines Vierfamilienhauses für Beamte, der Bergwerksdirektion zu Recklinghausen für das Steinkohlenbergwerk Ver. Gladbeck zum Bau von 40 Vierfamilienhäusern für Arbeiter 697 500 *M.* der Bergwerksdirektion zu Saarbrücken 591 190 *M.* zum Bau von 57 Zweifamilienhäusern, darunter fünf für Beamte, und von einem Vierfamilienhause für Beamte sowie 170 000 *M.* zur Gewährung verzinslicher und zu tilgender Baudarlehne an Arbeiter ihrer Werke. Insgesamt waren bis zum 1. Oktober 1906 von den durch die bisher ergangenen neun Wohnungsfürsorgegesetze zur Verfügung gestellten Mitteln für die Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung in Anspruch genommen worden:

9 477 439 *M.* zum Bau von 613 Häusern mit 2 275 Wohnungen und
1 723 600 » zu Baudarlehnen,

zusammen 11 201 039 *M.* — Von einigen Gesetzen war noch ein kleiner Rest verfügbar.

Im übrigen gibt über die wichtigsten der für die Arbeiter der Staatswerke bestehenden Wohlfahrtsein-

richtungen die als Anlage D beigefügte Zusammenstellung Aufschluß, die sich an das Anlagenheft der den beiden Häusern des Landtages unter dem $\frac{\text{26. Januar}}{\text{2. Februar}}$ 1906 vorgelegten „Denkschrift, betreffend die für die Arbeiter der staatlichen Berg-, Hütten- und Salzwerke bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen" anschließt.

Im besonderen möge noch folgendes hier Erwähnung finden:

Die Haushaltungsschule des Steinkohlenbergwerks König in Oberschlesien erfreute sich eines so regen Zuspruchs, daß in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres ein Doppelkursus eingerichtet werden mußte. Die Sondervorstellungen des „Oberschlesischen Volkstheaters" fanden wiederum lebhaften Anklang und waren jedesmal von rund 1 800 Personen besucht. — Bei der Berginspektion zu Bielschowitz ist eine Haushaltungs- und Kleinkinderschule im Bau begriffen.

An die Arbeiter des Oberharzer Blei- und Silberbergwerkshaushaltes wurden 1 751 (1 803) t Brotkorn aus dem Kornmagazin in Osterode a. H. zu ermäßigten Preisen abgegeben. Zur Deckung des Fehlbetrages leisteten die Werksverwaltungen des Oberharzes einen Zuschuß von 107 729 (130 554) ℳ und der Hauptknappschaftsverein in Clausthal einen solchen von 5 140 (6 662) ℳ. Auf den Kopf des einzelnen Arbeiters berechnet, ergibt sich eine Zuwendung von 31,76 (37,27) ℳ im Jahr oder von 10,59 (12,42) ₰ auf den Arbeitstag.

Im Bereiche der Berginspektion 2 zu Gladbeck i. W. wurde im Laufe des Jahres eine dritte Kleinkinderschule eingerichtet.

Die Koch- und Haushaltungsschulen erfreuen sich im Bezirke der Königlichen Bergwerksdirektion zu Saarbrücken stets wachsender Beliebtheit. In den Ortschaften Sellerbach und Hansweiler wurde je eine solche Schule neu gegründet.

An Unterstützungen an aktive Arbeiter wurden im Bereiche der Bergverwaltung insgesamt 66 057 ℳ aus Etatsfonds aufgewendet.

Eine Nachweisung der beim Steinkohlenbergbau in Oberschlesien, Niederschlesien, in dem Oberbergamtsbezirk Dortmund und auf den Saarbrücker Staatsgruben in den letzten Jahren gezahlten Arbeitslöhne und erzielten Arbeitsleistungen ist in der Anlage E enthalten.

Anlage A

Nachweisung

der

Überschüsse der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung im Etatsjahre 1906

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme (einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste) ℳ	₰	Ausgabe (einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste) ℳ	₰	Folglich Überschuß oder Zuschuß (—) ℳ	₰
	A. Werke für Staatsrechnung						
	I. Oberbergamtsbezirk Breslau						
	a) Bergwerke						
1	Bleierzbergwerk Friedrich bei Tarnowitz	4 784 665	44	3 740 978	13	1 043 687	31
2	Bergwerksdirektion zu Zabrze	70 943	67	533 697	53	— 462 753	86
3	Steinkohlenbergwerk König O./S.	17 315 355	48	13 053 217	56	4 262 137	92
4	" Königin Luise O./S.	21 232 328	29	15 070 779	37	6 161 548	92
5	" bei Bielschowitz	7 610 030	19	8 355 219	98	— 745 189	79
6	" bei Knurow	71 306	06	1 897 469	11	— 1 826 163	05
7	Staatliche Wasserversorgungsanlage im oberschlesischen Industriebezirk	495 527	66	426 166	66	69 361	—
	Summe a	51 580 156	79	43 077 528	34	8 502 628	45
	b) Hütten						
8	Silber- und Bleihütte Friedrichshütte	11 019 542	06	7 027 152	81	3 992 389	25
9	Eisenhütten zu Gleiwitz und Malapane	4 913 871	63	4 881 509	84	32 361	79
	Summe b	15 933 413	69	11 908 662	65	4 024 751	04
	c) Salzwerke						
10	Saline zu Hohensalza	628 371	33	683 422	15	— 55 050	82
	Summe c für sich.						
	Summe I. Oberbergamtsbezirk Breslau	68 141 941	81	55 669 613	14	12 472 328	67
	II. Oberbergamtsbezirk Halle						
	a) Bergwerke						
1	Kalksteinbruch zu Rüdersdorf	2 622 774	04	2 516 022	58	106 751	46
2	Braunkohlenbergwerk bei Eggersdorf	388 687	76	382 947	52	5 740	24
3	" " Löderburg	482 774	33	428 779	57	53 994	76
4	" " Langenbogen	152 570	65	121 902	52	30 668	13
5	" " Dürrenberg (Tollwitz)	114 538	65	85 145	72	29 392	93
6	Bohrverwaltung zu Schönebeck	607 779	49	1 088 579	11	— 480 799	62
	Summe a	4 369 124	92	4 623 377	02	— 254 522	10

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—) M	Pf	Mithin gegen den Etat mehr M	Pf	weniger M	Pf	Die durchschnittlichen Verkaufspreise in 1906 haben betragen	Bemerkungen
1 186 000	—	—	—	142 312	69	148,11 M für 1 t Bleierze.	
— 267 000	—	—	—	195 753	86		
3 707 000	—	555 137	92	—	—	8,20 " " " " Steinkohlen.	
5 170 000	—	991 548	92	—	—	8,67 " " " " "	
— 1 719 000	—	973 810	21	—	—	8,12 " " " " "	
— 1 907 000	—	80 836	95	—	—	7,24 " " " " "	
118 000	—	—	—	48 639	—		
		2 601 334	—	386 705	55		
6 288 000	—	2 214 628	45				
923 000	—	3 069 389	25	—	—	93,33 M für 1 kg Feinsilber,	
						349,49 " " " t Kaufblei,	
						388,74 " " " " Bleiglätte.	
25 000	—	7 361	79	—	—	66,17 " " " " Roheisen,	Eisenhütte zu Gleiwitz.
						154,23 " " " " Eisengußwaren,	
						396,68 " " " " Stahlgußwaren,	
						1 246 845,00 " " Maschinenfabrikate	
						152,04 " " 1 t Eisengußwaren,	Eisenhütte zu Malapane.
						382,63 " " " " Stahlgußwaren,	
						503 393,00 " " Maschinenfabrikate	
948 000	—	3 076 751	04	—	—		
26 000	—	—	—	81 050	82	2,11 M für 100 kg Speisesalz,	
						1,75 " " " " Viehsalz aus Abfallsalz,	
						2,91 " " " " " " Speisesalz,	
						1,64 " " " " Pfannenstein.	
		5 291 379	49	81 050	82		
7 262 000	—	5 210 328	67				
220 200	—	—	—	113 448	54	6,81 M für 1 cbm große Bausteine,	
						5,49 " " " " gewöhnliche Bausteine,	
						4,23 " " " " Brennsteine,	
						3,72 " " " " Koten,	
						3,84 " " " " Zwittersteine,	
						2,04 " " " " tonhaltige Kalksteine,	
						15,28 " " " t gebrannten Kalk,	
10 000	—	—	—	4 259	76	23,17 Pf " " hl Braunkohlen,	
30 000	—	23 994	76	—	—	24,13 " " " " "	
34 500	—	—	—	3 831	87	16,08 " " " " "	
17 400	—	11 992	93	—	—	20,01 " " " " "	
— 400 000	—	—	—	80 799	62		
		35 987	69	202 339	79		
— 87 900	—			166 352	10		

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste ℳ	₰	Ausgabe ℳ	₰	Folglich Überschuß oder Zuschuß (—) ℳ	₰
	b) Hütten Nichts						
	c) Salzwerke						
7	Saline zu Schönebeck	1 365 485	89	1 233 726	39	131 759	50
8	Salzwerk zu Staßfurt	4 857 343	04	4 569 815	37	287 527	67
9	Saline zu Dürrenberg	873 316	58	941 420	21	— 68 103	63
10	Saline zu Artern	298 034	09	230 000	72	68 033	37
11	Salzwerk zu Erfurt	183 245	62	144 997	25	38 248	37
12	„ zu Bleicherode	2 166 393	59	1 917 230	99	249 162	60
	Summe c	9 743 818	81	9 037 190	93	706 627	88
	Summe II. Oberbergamtsbezirk Halle	14 112 943	73	13 660 567	95	452 375	78
	III. Oberbergamtsbezirk Clausthal						
	a) Bergwerke						
1	Berginspektion zu Clausthal	3 164 441	16	2 870 317	94	294 123	22
2	„ „ Lautenthal	1 108 898	—	835 746	96	273 151	04
3	„ „ Grund	2 612 176	29	1 808 902	51	803 273	78
4	Bergfaktorei zu Zellerfeld	28 670	19	28 670	19	—	—
5	Steinkohlenbergwerk am Deister	3 733 316	58	3 198 420	61	534 895	97
6	Gipsbruch bei Lüneburg	114 612	32	65 851	97	48 760	35
7	„ „ Segeberg	44 469	40	20 637	55	23 831	85
8	Braunkohlenbergwerk am Meißner	18 506	86	11 351	85	7 155	01
	Summe a	10 825 090	80	8 839 899	58	1 985 191	22

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—) ℳ	Pf	Mithin gegen den Etat mehr ℳ	Pf	weniger ℳ	Pf	Die durchschnittlichen Verkaufspreise in 1906 haben betragen	Bemerkungen
149 000	—	—	—	17 240	50	1,90 ℳ für 100 kg Speisesalz, 1,73 „ „ „ „ Viehsalz, 2,05 „ „ „ „ Gewerbesalz, 1,18 „ „ „ „ Pfannenstein.	
1 258 000	—	—	—	970 472	33	0,38 „ „ „ „ Steinsalz aller Art, einschl. Vieh- und Gewerbesalz, 1,42 „ „ „ „ Kalisalze aller Art, einschl. Borazit, 10,25 „ „ „ „ Erzeugnisse der Kalisalzaufbereitung.	
15 400	—	—	—	83 503	63	2,58 „ „ „ „ Speisesalz, 2,46 „ „ „ „ Viehsalz, 2,66 „ „ „ „ Gewerbesalz, 1,47 „ „ „ „ Pfannenstein.	
39 000	—	29 033	37	—	—	2,04 „ „ „ „ Speisesalz, 1,91 „ „ „ „ Viehsalz, 2,78 „ „ „ „ Gewerbesalz.	
5 500	—	32 748	37	—	—	0,66 „ „ „ „ Steinsalz aller Art, 1,87 „ „ „ „ Kochsalz, einschl. denaturiertes Salz.	
440 600	—	—	—	191 437	40	1,52 „ „ „ „ Kalisalze aller Art, 10,74 „ „ „ „ Erzeugnisse der Kalisalzaufbereitung.	
		61 781	74	1 262 653	86		
1 907 500	—			1 200 872	12		
1 819 600	—	—	—	1 367 224	22		
43 000	—	251 123	22	—	—	267,59 ℳ für 1 t silberhaltige Bleischliege, 178,56 „ „ „ „ Zinkblende.	
165 200	—	107 951	04	—	—	289,58 „ „ „ „ silberhaltige Bleischliege, 195,43 „ „ „ „ Zinkblende.	
230 000	—	573 273	78	—	—	310,59 „ „ „ „ silberhaltige Bleischliege.	
—	—	—	—	—	—		
474 900	—	59 995	97	—	—	10,41 „ „ „ „ Steinkohlen.	
36 000	—	12 760	35	—	—	4,99 „ „ „ „ Gips in Stücken, 24,17 „ „ „ „ Gipskalk, 10,14 „ „ „ „ Gipsmehl.	
11 600	—	12 231	85	—	—	9,02 „ „ „ „ Gipskalk, 10,42 „ „ „ „ Gipsmehl, 4,55 „ „ „ „ Anhydrit.	
200	—	6 955	01	—	—		
960 900	—	1 024 291	22	—	—		

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme (einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste) M.	Pf	Ausgabe M.	Pf	Folglich Überschuß oder Zuschuß (—) M.	Pf
	b) Hütten						
9	Silberhütte bei Clausthal	2 412 368	22	2 361 977	38	50 390	84
10	" " Altenau	1 844 673	64	1 843 623	78	1 049	86
11	" " Lautenthal	6 201 110	03	6 104 235	68	96 874	35
12	" " Andreasberg	1 826 296	90	1 810 909	92	15 386	98
13	Eisenhütte Rothehütte	484 083	46	426 204	60	57 878	86
14	" bei Lerbach	395 511	65	385 073	64	10 438	01
15	" Sollingerhütte	255 797	65	267 185	65	— 11 388	—
	Summe b	13 419 841	55	13 199 210	65	220 630	90
	c) Salzwerke						
16	Saline zu Sooden	4 293	17	10 152	88	— 5 859	71
	Summe c für sich.						
	Summe III. Oberbergamtsbezirk Clausthal	24 249 225	52	22 049 263	11	2 199 962	41
	IV. Oberbergamtsbezirk Dortmund						
	a) Bergwerke						
1	Bergwerksdirektion zu Recklinghausen	846	59	244 281	66	— 243 435	07
2	Steinkohlenbergwerk bei Ibbenbüren	2 331 256	84	1 765 500	81	565 756	03
3	" Ver. Gladbeck	7 762 875	28	8 750 936	76	— 988 061	48
4	" Bergmannsglück	100 464	15	2 587 929	71	— 2 487 465	56
5	" Waltrop	40 183	05	2 314 736	19	— 2 274 553	14
	Summe a	10 235 625	91	15 663 385	13	— 5 427 759	22
	b) Hütten						
	Nichts						

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—) M.	Pf.	Mithin gegen den Etat mehr M.	Pf.	Mithin gegen den Etat weniger M.	Pf.	Die durchschnittlichen Verkaufspreise in 1906 haben betragen	Bemerkungen
70 000	—	—	—	19 609	16	519,09 M. für 1 t Werkblei.	
9 200	—	—	—	8 150	14	2 800,00 „ „ „ kg Feingold,	
						92,83 „ „ „ „ Feinsilber,	
						419,10 „ „ „ t Kaufblei,	
						485,62 „ „ „ „ Kupfervitriol,	
						1 808,45 „ „ „ „ elektrolytisches Kupfer.	
76 400	—	20 474	35	—	—	2 800,00 „ „ „ kg Feingold,	
						92,83 „ „ „ „ Feinsilber,	
						354,97 „ „ „ t Kaufblei,	
						16,13 „ „ „ „ Schwefelsäure,	
						242,83 „ „ „ „ Farbe.	
10 000	—	5 386	98	—	—	2 800,00 „ „ „ kg Feingold,	
						92,83 „ „ „ „ Feinsilber,	
						358,42 „ „ „ t Weichblei,	
						581,31 „ „ „ „ Hartblei.	
12 400	—	45 478	86	—	—	125,27 „ „ „ „ Roheisen,	
						206,28 „ „ „ „ Gußwaren.	
3 100	—	7 338	01	—	—	201,90 „ „ „ „ Gußwaren.	
1 700	—	—	—	13 088	—	171,71 „ „ „ „ Gußwaren,	
						1 070,31 „ „ „ „ Gußstahl,	
						411,46 „ „ „ „ Raffinierstahl.	
		78 678	20	40 847	30		
182 800	—	37 830	90				
9 800	—	—	—	15 659	71		
		1 062 122	12	15 659	71		
1 153 500	—	1 046 462	41				
— 112 700	—	—	—	130 735	07		
299 000	—	266 756	03	—	—	12,70 M. für 1 t Steinkohlen.	
445 000	—	—	—	1 433 061	48	10,43 „ „ „ „ Steinkohlen,	
						18,92 „ „ 1 000 Stück Ziegelsteine.	
— 2 426 800	—	—	—	60 665	56	19,81 „ „ „ „ Ziegelsteine.	
— 2 357 900	—	83 346	86	—	—	18,00 „ „ „ „ Ziegelsteine.	
		350 102	89	1 624 462	11		
— 4 153 400	—			1 274 359	22		

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme		Ausgabe		Folglich Überschuß oder Zuschuß (—)	
		einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste					
		M	Pf	M	Pf	M	Pf
	c) Salzwerke						
6	Saline zu Neusalzwerk	89 510	17	76 650	10	12 860	07
	Summe c für sich.						
	Summe IV. Oberbergamtsbezirk Dortmund	10 325 136	08	15 740 035	23	— 5 414 899	15
	V. Oberbergamtsbezirk Bonn						
	a) Bergwerke						
1	Bergwerksdirektion zu Saarbrücken	2 971	16	484 479	21	— 481 508	05
2	Steinkohlenbergwerk Kronprinz	6 463 811	51	7 288 289	37	— 824 477	86
3	" Gerhard	13 739 149	14	11 394 345	84	2 344 803	30
4	" von der Heydt	6 127 058	37	5 750 219	42	376 838	95
5	" Dudweiler	10 314 509	78	9 100 169	16	1 214 340	62
6	" Sulzbach	10 515 339	54	9 379 489	05	1 135 850	49
7	" Reden	14 618 117	71	12 787 217	48	1 830 900	23
8	" Heinitz	17 177 122	53	12 179 657	71	4 997 464	82
9	" König	11 223 124	73	9 772 193	95	1 450 930	78
10	" Friedrichsthal	11 974 700	96	11 134 871	35	839 829	61
11	" Göttelborn	3 922 085	98	4 021 406	09	— 99 320	11
12	" Camphausen	8 735 958	02	7 113 246	83	1 622 711	19
13	Bergfaktorei Kohlwaage	1 733 856	69	1 733 413	99	442	70
14	Hafenamt zu Malstatt	408 424	18	405 008	57	3 415	61
	Summe Bezirk Saarbrücken	116 956 230	30	102 544 008	02	14 412 222	28
15	Berginspektion zu Dillenburg	1 278 705	50	1 069 697	75	209 007	75
	Summe a	118 234 935	80	103 613 705	77	14 621 230	03
	b) Hütten Nichts						
	c) Salzwerke						
16	Salzwerk zu Stetten	75 848	53	66 596	12	9 252	41
	Summe c für sich.						
	Summe V. Oberbergamtsbezirk Bonn	118 310 784	33	103 680 301	89	14 630 482	44
	VI. Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	3 470 787	—	1 910 423	79	1 560 363	21

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—) M.	Pf	Mithin gegen den Etat mehr M.	Pf	Mithin gegen den Etat weniger M.	Pf	Die durchschnittlichen Verkaufspreise in 1906 haben betragen	Bemerkungen
600	—	12 260	07	—	—	2,92 M. für 100 kg Speisesalz, 2,62 " " " " Gewerbesalz, 2,96 " " " " Viehsalz, 1,78 " " " " Düngesalz, 5,70 " " " " Badesalz.	
– 4 152 800	—			1 262 099	15		
– 422 870	—	—	—	58 638	05		
264 350	—	—	—	1 088 827	86		
2 876 330	—	—	—	531 526	70		
530 290	—	—	—	153 451	05		
1 129 770	—	84 570	62	—	—		
1 873 640	—	—	—	737 789	51	11,96 M. für 1 t Steinkohlen, 17,81 " " " " Koks, 18,44 " " " " Briketts, 23,67 " " " " Teer, 236,98 " " " " Ammoniumsulfat.	
2 281 020	—	—	—	450 119	77		
3 913 690	—	1 083 774	82	—	—		
983 790	—	467 140	78	—	—		
1 193 010	—	—	—	353 180	39		
85 570	—	—	—	184 890	11		
2 069 200	—	—	—	446 488	81		
—	—	442	70	—	—		
—	—	3 415	61	—	—		
		1 639 344	53	4 004 912	25		
16 777 790	—			2 365 567	72		
62 700	—	146 307	75	—	—	12,79 M. für 1 t Eisenstein, 7,66 " " " " Braunkohlen.	
16 840 490	—			2 219 259	97		
7 200	—	2 052	41	—	—	3,24 M. für 100 kg Kochsalz, 3,36 " " " " Viehsiedesalz.	
16 847 690	—			2 217 207	56		
1 408 560	—	151 803	21	—	—	13,48 M. für 1 kg Rohbernstein, 70,42 " " " " Preßbernstein, 1,58 " " " " geschmolzenen Bernstein, 9,97 " " " " Bernsteinsäure, 0,15 " " " " Bernsteinöl.	

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme		Ausgabe		Folglich Überschuß oder Zuschuß (—)	
		einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste					
		M	Pf	M	Pf	M	Pf
	Wiederholung						
	a) Bergwerke						
1	Im Oberbergamtsbezirk Breslau	51 580 156	79	43 077 528	34	8 502 628	45
2	" " Halle	4 369 124	92	4 623 377	02	— 254 252	10
3	" " Clausthal	10 825 090	80	8 839 899	58	1 985 191	22
4	" " Dortmund	10 235 625	91	15 663 385	13	— 5 427 759	22
5	" " Bonn	118 234 935	80	103 613 705	77	14 621 230	03
6	Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	3 470 787	—	1 910 423	79	1 560 363	21
7	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe a	198 715 721	22	177 728 319	63	20 987 401	59
	b) Hütten						
1	Im Oberbergamtsbezirk Breslau	15 933 413	69	11 908 662	65	4 024 751	04
2	" " Clausthal	13 419 841	55	13 199 210	65	220 630	90
3	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe b	29 353 255	24	25 107 873	30	4 245 381	94
	c) Salzwerke						
1	Im Oberbergamtsbezirk Breslau	628 371	33	683 422	15	— 55 050	82
2	" " Halle	9 743 818	81	9 037 190	93	706 627	88
3	" " Clausthal	. 4 293	17	10 152	88	— 5 859	71
4	" " Dortmund	89 510	17	76 650	10	12 860	07
5	" " Bonn	75 848	53	66 596	12	9 252	41
6	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe c	10 541 842	01	9 874 012	18	667 829	83
	d) Badeanstalten						
1	Badeanstalt zu Elmen bei Schönebeck	72 063	02	80 726	33	— 8 663	31
2	" " Dürrenberg	28 494	97	28 494	97	—	—
3	" " Artern	7 025	44	7 025	41	—	03
4	" " Oeynhausen	458 449	42	414 621	08	43 828	34
5	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe d	566 032	85	530 867	79	35 165	06
	Summe A. Werke für Staatsrechnung	239 176 851	32	213 241 072	90	25 935 778	42

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—)		Mithin gegen den Etat				Bemerkungen
		mehr		weniger		
M	Pf	M	Pf	M	Pf	
6 288 000	—	2 214 628	45	—	—	
— 87 900	—	—	—	166 352	10	
960 900	—	1 024 291	22	—	—	
— 4 153 400	—	—	—	1 274 359	22	
16 840 490	—	—	—	2 219 259	97	
1 408 560	—	151 803	21	—	—	
— 545 480	—	545 480	—	—	—	
		3 936 202	88	3 659 971	29	
20 711 170	—	276 231	59			
948 000	—	3 076 751	04	—	—	
182 800	—	37 830	90	—	—	
— 44 360	—	44 360	—	—	—	
1 086 440	—	3 158 941	94	—	—	
26 000	—	—	—	81 050	82	
1 907 500	—	—	—	1 200 872	12	
9 800	—	—	—	15 659	71	
600	—	12 260	07	—	—	
7 200	—	2 052	41	—	—	
— 42 570	—	42 570	—	—	—	
		56 882	48	1 297 582	65	
1 908 530	—			1 240 700	17	
—	—	—	—	8 663	31	
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	03	—	—	
47 810	—	—	—	3 981	66	
— 6 650	—	6 650	—	—	—	
		6 650	03	12 644	97	
41 160	—			5 994	94	
		3 435 173	53	1 246 695	11	
23 747 300	—	2 188 478	42			

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme		Ausgabe		Folglich Überschuß oder Zuschuß (—)	
		einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste					
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
	B. Gemeinschaftswerke						
	I. Königlich Preußische und Herzoglich Braunschweigische Gemeinschaftswerke am Unterharz						
1	Rammelsberger Bergwerk bei Goslar	657 058	95	442 110	53	214 948	42
2	Hütten zu Oker	3 804 462	54	3 321 354	88	483 107	66
3	Herzog Julius- und Frau Sophien-Hütte bei Goslar	984 662	29	615 505	97	369 156	32
	Summe I	5 446 183	78	4 378 971	38	1 067 212	40
	II. Königlich Preußische und Fürstlich Schaumburg-Lippische Gesamtsteinkohlenbergwerke						
1	Gesamtsteinkohlenbergwerke bei Obernkirchen	2 369 316	03	1 927 459	22	441 856	81
	Summe II für sich.						
	Summe B. Gemeinschaftswerke	7 815 499	81	6 306 430	60	1 509 069	21
	C. Verwaltungsbehörden						
	a) Ministerialabteilung für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen						
	Generalstaatskasse (Ministerialabteilung sowie Extraordinarium und Zentralfonds)	4 458 769	*) 61	37 740 281	**) 79	— 33 281 512	18
	Summe a für sich.						
	b) Oberbergämter						
1	Oberbergamtskasse zu Breslau	4 373	33	539 030	71	— 534 657	38
2	" " Halle	154 812	83	613 085	90	— 458 273	07
3	" " Clausthal	92 874	16	319 604	03	— 226 729	87
4	" " Dortmund	12 696	72	1 084 216	34	— 1 071 519	62
5	" " Bonn	4 999	67	505 619	99	— 500 620	32
6	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe b	269 756	71	3 061 556	97	— 2 791 800	26
	Summe C. Verwaltungsbehörden	4 728 526	32	40 801 838	76	— 36 073 312	44

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—)		Mithin gegen den Etat				Bemerkungen
		mehr		weniger		
M	Pf	M	Pf	M	Pf	
68 000	—	146 948	42	—	—	
350 400	—	132 707	66	—	—	
162 400	—	206 756	32	—	—	
580 800	—	486 412	40	—	—	
374 400	—	67 456	81	—	—	
955 200	—	553 869	21	—	—	
— 3 339 700	—	—	—	29 941 812	18	*) **)
— 485 400	—	—	—	49 257	38	
— 277 600	—	—	—	180 673	07	
— 198 600	—	—	—	28 129	87	
— 953 720	—	—	—	117 799	62	
— 468 690	—	—	—	31 930	32	
— 130 630	—	130 630	—	—	—	
		130 630	—	407 790	26	
— 2 514 640	—			277 160	26	
— 5 854 340	—	—	—	30 218 972	44	

*) Darunter 4 287 239,93 M Einnahme aus dem Betriebe des Kalisalzbergwerks zu Vienenburg für die Monate Juli 1906 bis März 1907.

**) Darunter 2 731 300,00 M einmalige und außerordentliche Ausgaben,
1 127 699,92 „ zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Arbeiter usw,
30 838 544,36 „ zum Erwerb des Kalisalzbergwerks der Gewerkschaft Hercynia durch den Staat,
2 223 229,74 „ Ausgaben bei dem Betriebe des in staatlichen Besitz übergegangenen Salzwerks bei Vienenburg für die Monate Juli 1906 bis März 1907,
96 861,40 „ sonstige außeretatsmäßige Ausgaben.

Nr	Bezeichnung der einzelnen Werke und Kassen	Einnahme ℳ	₰	Ausgabe ℳ	₰	Folglich Überschuß oder Zuschuß (—) ℳ	₰
		einschließlich der am Jahresschlusse verbliebenen, aber ausschließlich der am Anfange des Jahres vorhanden gewesenen Reste					
	D. Bergtechnische Lehranstalten						
1	Geologische Landesanstalt und Bergakademie zu Berlin	145 741	04	1 018 729	66	— 872 988	62
2	Bergakademie zu Clausthal	47 969	21	137 153	05	— 89 183	84
3	Bergschule zu Saarbrücken	2 501	08	127 849	23	— 125 348	15
4	Zentralfonds	—	—	—	—	—	—
	Summe D. Bergtechnische Lehranstalten	196 211	33	1 283 731	94	— 1 087 520	61
	Hierzu: „ C. Verwaltungsbehörden	4 728 526	32	40 801 838	76	—36 073 312	44
	„ B. Gemeinschaftswerke	7 815 499	81	6 306 430	60	1 509 069	21
	„ A. Werke für Staatsrechnung	239 176 851	32	213 241 072	90	25 935 778	42
	Gesamtsumme	251 917 088	78	261 633 074	20	— 9 715 985	42
	Darunter: Ausgaben zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern usw auf Grund der Gesetze vom 16. April 1902, 4. Mai 1903, 15. Juni 1904 und 8. Juli 1905 und Ausgaben zum Erwerb des Kalisalzbergwerks der Gewerkschaft Hercynia durch den Staat auf Grund des Gesetzes vom 19. Juni 1906	—	—	31 966 244	28	31 966 244	28
	Bleibt	251 917 088	78	229 666 829	92	22 250 258	*) 86

Nach dem Etat Überschuß oder Zuschuß (—) ℳ	₰	Mithin gegen den Etat mehr ℳ	₰	weniger ℳ	₰	Bemerkungen
— 812 480	—	—	—	60 508	62	
— 76 710	—	—	—	12 473	84	
— 121 980	—	—	—	3 368	15	
— 7 100	—	7 100	—	—	—	
		7 100	—	76 350	61	
— 1 018 270	—			69 250	61	
— 5 854 340	—	—	—	30 218 972	44	
955 200	—	553 869	21	—	—	
23 747 300	—	2 188 478	42	—	—	
		2 742 347	63	30 288 223	05	
17 829 890	—			27 545 875	42	
—	—	31 966 244	28	—	—	
17 829 890	—	4 420 368	86			*) Einschließlich des vom Kalisalzbergwerk zu Vienenburg in der Zeit vom 1. Juli 1906 bis 31. März 1907 erzielten Überschusses von 2 064 010 ℳ 19 ₰

Anlage A 1

Bilanz

der

auf Grund des Gesetzes vom 21. März 1902 für den Staat erworbenen Steinkohlenbergwerke im Oberbergamtsbezirke Dortmund am Schlusse des Etatsjahres 1906

Lfde Nr	Aktiva	Bergwerksdirektion Recklinghausen ℳ	₰	Steinkohlenbergwerk Ver. Gladbeck ℳ	₰	Steinkohlenbergwerk Bergmannsglück ℳ	₰	Steinkohlenbergwerk Waltrop ℳ	₰	Steinkohlenbergwerk Berlin ℳ	₰	Steinkohlenbergwerk Ver. Gute Hoffnung ℳ	₰
1	Grubenfelder	—	—	12 499 296	66	6 414 738	02	3 113 144	83	3 012 586	34	3 035 242	—
2	Schacht- und Grubenbaue	—	—	8 993 977	60	2 618 083	49	2 783 293	63	—	—	—	—
3	Maschinen und Kessel	—	—	2 064 548	71	763 853	27	938 653	11	—	—	—	—
4	Betriebs- und Verwaltungsgebäude..	285 647	98	1 355 046	30	673 059	27	755 675	91	—	—	—	—
5	Separation und Verladung	—	—	889 764	19	—	—	9 032	98	—	—	—	—
6	Geräte	37 601	86	346 464	87	364 047	32	469 462	72	—	—	—	—
7	Wegeanlagen	—	—	107 578	78	175 560	—	106 575	92	—	—	—	—
8	Ringofenziegeleien ..	—	—	186 355	30	149 999	98	121 671	06	—	—	—	—
9	Beamten- und Arbeiterwohnungen..	75 987	24	3 362 984	56	569 189	89	477 717	04	—	—	—	—
10	Materialienvorräte..	—	—	240 929	27	46 253	—	89 441	56	—	—	—	—
11	Produktenvorräte ...	—	—	42 144	42	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Eisenbahnen und Wasserabflußgräben	—	—	1 167 492	60	223 999	90	546 027	64	—	—	—	—
13	Wasserleitung	—	—	29 307	38	14 293	65	24 236	92	—	—	—	—
14	Grundbesitz	339 694	04	3 311 642	99	1 694 126	67	1 324 624	77	—	—	—	—
15	Kleinkinderbewahrschulen	—	—	24 209	50	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe....	738 931	12	34 621 743	13	13 707 204	46	10 759 558	09	3 012 586	34	3 035 242	—

Steinkohlenbergwerk Potsdam		Elfriede-, Hohenzollern- und Friedrichsfelder		Gesamtbetrag		Passiva	Gesamtbetrag	
M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.		M.	Pf.
1 374 246	28	12 044 323	38	41 493 577	51	Grubenerwerb	54 064 867	54
—	—	—	—	14 395 354	72	Zuschuß:		
						Vortrag aus 1905 .... 17 274 020,82 M.		
—	—	—	—	3 767 055	09			
						Zuschuß im Etatsjahre 1906 { Bergwerksdirektion .... 268 414,70 „		
						Ver. Gladbeck .... 1 832 431,63 „		
—	—	—	—	3 069 429	46			
						Bergmannsglück....... 2 837 457,85 „		
						Waltrop .... 2 655 325,50 „		
—	—	—	—	898 797	17			
							24 867 650	50
—	—	—	—	1 217 576	77			
						Gewinn..................................	361 316	76
—	—	—	—	389 714	70			
—	—	—	—	458 026	34			
—	—	—	—	4 485 878	73			
—	—	—	—	376 623	83			
—	—	—	—	42 144	42			
—	—	—	—	1 937 520	14			
—	—	—	—	67 837	95			
—	—	—	—	6 670 088	47			
—	—	—	—	24 209	50			
1 374 246	28	12 044 323	38	79 293 834	80	Summe....	79 293 834	80

Gewinn- und Verlustberechnung am 31. März 1907

Soll

	ℳ	₰
I. Bergwerksdirektion		
Allgemeine Unkosten	147 502	54
Abschreibungen	4 177	99
II. Ber. Gladbeck		
Allgemeine Unkosten	151 127	47
Abschreibungen	709 113	51
Saldovortrag auf 1907	361 316	76
Summe	1 373 238	27

Haben

	ℳ	₰
Saldovortrag aus 1905	77 282	08
I. Bergwerksdirektion		
Pächte und Mieten	631	92
Sonstige Einnahmen (Rechnungsdefekte usw)	214	67
II. Ber. Gladbeck		
Grubenbetrieb Möllerschächte	458 632	37
„ Rheinbabenschächte	482 927	67
Ziegeleibetrieb Möllerschächte	45 382	49
„ Rheinbabenschächte	16 438	56
Pächte und Mieten	122 296	81
Einnahmen bei der Öl-, Sprengstoff- und Gezäheverwaltung	139 565	30
Sonstige Einnahmen (Rechnungsdefekte usw)	29 866	40
Summe	1 373 238	27

Anlage A 2

Bilanz

der

durch das Gesetz vom 1. Mai 1899 für den Staat erworbenen und seit dem 1. April 1906 auf den Etat der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung übernommenen Bernsteinwerke in Königsberg i. Pr. nach dem Stande vom 31. März 1907

Soll

1. Kassa-

			M	Pf
1906 April	1.			
1907 März	31.	Erlös aus dem Verkaufe von Rohbernstein, Preßbernstein, geschmolzenem Bernstein, Säure und Öl	3 431 276	28
„ „	„	Erlös aus dem Verkaufe von Materialien	4 482	10
„ „	„	„ „ „ „ „ Maschinen usw	3 255	55
„ „	„	„ „ „ „ „ Landparzellen an Gemeinde Kraxtepellen ..... 38 M — Pf, Grubensteiger Leonhardt .... 496 „ 67 „ = 534 M 67 Pf		
„ „	„	Erlös aus dem Verkaufe eines Gebäudes an die Gemeinde Kraxtepellen ... 852 „ — „	1 386	67
„ „	„	Sonstige Einnahmen	31 773	07
			3 472 173	67

2. Grundbesitz-

			M	Pf
1906 April	1.			
1907 März	31.	Bestand laut Rechnung für 1905	310 649	58
„ „	„	Gewinn durch Landverkauf	319	15
„ „	„	„ „ Bewertung der Wegeländereien	270	08
„ „	„	Zugang durch Ankauf	45 951	45
„ „	„	„ „ unentgeltliche Überweisung seitens der Domänen- und Forstverwaltung	3 047	10
			360 237	36

3. Substanz-

			M	Pf
1906 April	1.			
1907 März	31.	Bestand laut Rechnung für 1905	3 177 454	10
		Zugang durch Ankauf	42 537	55
			3 219 991	65

4. Grundentschädigungs-

			M	Pf
1906 April	1.			
1907 März	31.	Bestand laut Rechnung für 1905	2 882	18
			2 882	18

Konto

Haben

			M	Pf
1906 April	1.			
1907 März	31.	Betriebskosten: Besoldungen, Betriebslöhne, Reise- und Umzugskosten, Kranken-, Invaliden- und Unfallversicherung, Abgaben und Lasten usw	1 206 145	46
" "	"	Beschaffung von Materialien	461 812	18
" "	"	Ankauf von Rohbernstein	72 759	48
" "	"	Neuherstellung von Gebäuden	112 334	70
" "	"	Neubeschaffung von Maschinen usw	54 807	—
			1 907 858	82
		Bar-Überschuß	1 564 314	85
			3 472 173	67

Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Für verkaufte Landparzellen an Gemeinde Kraxtepellen	38	—
" "	"	" " " " Grubensteiger Leonhardt	496	67
" "	"	" unentgeltliche Überweisung an die Schulgemeinde Kraxtepellen	267	61
" "	"	" bisher von dem Katasteramt irrtümlich als den Bernsteinwerken gehörig nachgewiesenes Land	80	08
" "	"	Verbliebener Bestand	359 355	—
			360 237	36

Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Abschreibung für 1906	93 250	—
" "	"	Verbliebener Bestand	3 126 741	65
			3 219 991	65

Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Abschreibung infolge Abbaus	7	07
" "	"	Verbliebener Bestand	2 875	11
			2 882	18

Soll

5. Gebäude-

			M	Pf
1906 April	1.	Bestand laut Rechnung für 1905	1 507 658	26
1907 März	31.	Zugang durch Neuherstellung	112 334	70
" "	"	" " Ankauf	20 291	—
			1 640 283	96

6. Maschinen- und

			M	Pf
1906 April	1.	Bestand laut Rechnung für 1905	666 741	51
1907 März	31.	Zugang durch Neubeschaffung	54 807	—
" "	"	" " Entnahme von Rohbernstein usw für die Sammlung	2 073	75
			723 622	26

7. Produkten-

			M	Pf
1906 April	1.	Bestand laut Rechnung für 1905	1 353 617	38
1907 März	31.	Zugang durch Ankauf von Rohbernstein	72 759	48
" "	"	Gewinn	3 026 870	84
			4 453 247	70

8. Materialien-

			M	Pf
1906 April	1.	Bestand laut Rechnung für 1905	179 998	18
1907 März	31.	Zugang durch Neubeschaffung	461 812	18
			641 810	36

Konto

Haben

			M	Pf
			M	Pf
1907 März	31.	Abgang durch Abbruch	31 956	—
„ „	„	„ „ Verkauf an die Gemeinde Kraxtepellen	852	—
„ „	„	Abschreibung für 1906	34 786	96
„ „	„	Verbliebener Bestand	1 572 689	—
			1 640 283	96

Inventar-Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Erlös für verkaufte Maschinen usw	3 255	55
„ „	„	Verlust durch Unbrauchbarwerden einschließlich des Mindererlöses für verkaufte Maschinen usw	5 863	45
„ „	„	Abschreibung für 1906	68 527	26
„ „	„	Verbliebener Bestand	645 976	—
			723 622	26

Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Erlös für verkauften Rohbernstein usw	3 431 276	28
„ „	„	An die Sammlung abgegebener Rohbernstein usw	2 073	75
„ „	„	Verbliebener Bestand	1 019 897	67
			4 453 247	70

Konto

			M	Pf
1907 März	31.	Erlös für verkaufte Materialien	4 482	10
„ „	„	Verbrauchte Betriebsmaterialien	436 333	57
„ „	„	Verbliebener Bestand	200 994	69
			641 810	36

Soll 9. Gewinn- und

			M	Pf	M	Pf
1907 März	31.	Betriebskosten	—	—	1 206 145	46
" "	"	Verlust durch Abbau, Abbruch, Verbrauch usw:				
		Grundentschädigungskonto	7	07		
		Gebäudekonto	31 956	—		
		Maschinen- und Inventarkonto	5 863	45		
		Materialienkonto	436 333	57	474 160	09
" "	"	Abschreibungen:				
		Grundbesitzkonto	347	69		
		Substanzkonto	93 250	—		
		Gebäudekonto	34 786	96		
		Maschinen- und Inventarkonto	68 527	26	196 911	91
" "	"	Belastung für Grundstücksankauf aus Kap. 14 Tit. 10 C und unentgeltliche Überweisung von Grundstücken	—	—	111 827	10
" "	"	Reingewinn für 1906	—	—	1 182 015	68
					3 171 060	24

Aktiva 10. Bilanz-

			M	Pf	M	Pf
1907 März	31.	Bestand am 31. März 1907:				
		Grundbesitzkonto	359 355	—		
		Substanzkonto	3 126 741	65		
		Grundentschädigungskonto	2 875	11		
		Gebäudekonto	1 572 689	—		
		Maschinen- und Inventarkonto	645 976	—		
		Produktenkonto	1 019 897	67		
		Materialienkonto	200 994	69	6 928 529	12
" "	"	Kassakonto, Überschuß	—	—	1 564 314	85
					8 492 843	97

(Anlage A 2)

Verlust-Konto

Haben

			M.	Pf.	M.	Pf.
1907 März	31.	Sonstige Einnahmen	—	—	31 773	07
" "	"	Gewinn:				
		Grundbesitzkonto	319	15		
		Produktenkonto	3 026 870	84	3 027 189	99
" "	"	Zugang durch Bewertung der Wegeländereien:				
		Grundbesitzkonto	—	—	270	08
" "	"	Zugang durch unentgeltliche Übernahme:				
		Grundbesitzkonto	48 998	55		
		Substanzkonto	42 537	55		
		Gebäudekonto	20 291	—	111 827	10
					3 171 060	24

Konto

Passiva

			M.	Pf.	M.	Pf.
1906 April	1.	Anlagekapital:				
		Grundbesitzkonto	310 649	58		
		Substanzkonto	3 177 454	10		
		Grundentschädigungskonto	2 882	18		
		Gebäudekonto	1 507 658	26		
		Maschinen- und Inventarkonto	666 741	51		
		Produktenkonto	1 353 617	38		
		Materialienkonto	179 998	18	7 199 001	19
		Zugang durch unentgeltliche Übernahme	—	—	111 827	10
		Reingewinn für 1906	—	—	1 182 015	68
					8 492 843	97

Die Richtigkeit der vorstehenden, auf Grund der Bücher bezw. Jahresrechnung der Hauptkasse der Königlichen Bernsteinwerke aufgestellten Bilanz bescheinigt.

Königsberg, den 20. Oktober 1907

gez. **Tiedtke,** Hauptbuchhalter

Berechnung der Rente

Das Anlagekapital der Königlichen Bernsteinwerke betrug am 1. April 1906 .... 7 199 001 *M.* 19 *Pf.*

Der durch dieses Anlagekapital nach dem Gewinn- und Verlustkonto für das Etatsjahr 1906 erzielte Reingewinn beläuft sich auf .... 1 182 015 *M.* 68 *Pf.*

Die Rente beträgt hiernach in Prozenten ausgedrückt
16,42 Prozent.

Der seit dem 1. Juli 1899, dem Tage der Übernahme der Stantien & Beckerschen Werke, bis zum Schlusse des Etatsjahres 1906 erzielte gesamte Reingewinn beträgt
8 599 068 *M.* 59 *Pf.*
und stellt 107,63 Prozent des ursprünglich für die Bernsteinwerke angelegten Kapitals von 7 989 409 *M.* 20 *Pf.* dar oder eine Durchschnittsrente von 13,89 Prozent für das Jahr.

Königsberg, den 21. Oktober 1907

Königliche Bernsteinwerke

Anlage A3

Bilanz

des

auf Grund des Gesetzes vom 19. Juni 1906 für den Staat erworbenen Kalisalzbergwerks zu Vienenburg nach dem Stande vom 31. März 1907

Aktiva

Bezeichnung der Konten	M.	Pf.
Salzabbau-Gerechtsame	24 152 972	28
Schacht- und Grubenbaue	643 049	97
Grundbesitz	75 110	—
Wohn- und Wirtschaftsgebäude	317 359	—
Betriebs- und Amtsgebäude	1 710 531	—
Maschinelle Anlagen	1 526 220	—
Dampfkessel	386 397	—
Pumpen	58 626	—
Geräte	228 567	—
Materialien-Vorräte	318 847	54
Produkten-Vorräte	233 864	48
Ausstehende Forderungen	25 691	55
Barablieferung an die Generalstaatskasse	—	—
Überschuß aus dem laufenden Jahre	2 064 010	19
	31 741 246	01

Gewinn- und Verlust-Konto

Soll

	M.	Pf.	M.	Pf.
Von der Gewerkschaft Hercynia übernommener barer Geldbestand	—	—	290 053	78
Allgemeine Unkosten	—	—	923 142	63
Abschreibungen:				
Salzabbaugerechtsame 506 041,27 M.				
abzüglich Amortisation für 1906 309 000,— „	197 041	27		
Wohn- und Wirtschaftsgebäude	3 664	—		
Betriebs- und Amtsgebäude	73 944	—		
Maschinelle Anlagen	188 015	—		
Dampfkessel	42 933	—		
Pumpen	6 514	—	512 111	27
Reingewinn für 1906	1 343 401	65		
Davon entfallen auf:				
die in dem Gesetz vom 19. Juni 1906 vorgeschriebene Amortisation (3/4 von 412 000 M.)	309 000	—		
3½ % Zinsen auf die Erwerbungskosten (30 706 844,36 M. für die Zeit vom 1. Juli 1906 bis 31. März 1907)	806 054	66		
Pensions- und Reliktenbezüge für dieselbe Zeit*)	—	—		
Vortrag auf neue Rechnung	228 346	99	1 343 401	65
	—	—	3 068 709	33

*) Beträge hierfür kommen erst vom Etatsjahre 1907 ab in Anrechnung, da die Vienenburger Beamten erst vom 1. April 1907 ab in das Staatsdienerverhältnis übergeführt worden sind.

(Anlage A3)

Passiva

	M	Pf	M	Pf
Erwerbungskosten	30 838 544	36		
Davon ab:				
der Wert der an das Oberbergamt Halle unentgeltlich abgegebenen 26 Kuxe der Gewerkschaft Asse und der Anteile an der Schutzbohrgemeinschaft	131 700	—		
	30 706 844	36		
abzüglich Amortisation für 1906 (3/4 von 412 000 M)	309 000	—	30 397 844	36
Gewinn- und Verlustkonto, Reingewinn	—	—	1 343 401	65
	—	—	31 741 246	01

am 31. März 1907

Haben

	M	Pf	M	Pf
Gewinn auf Bergwerk und Fabriken	—	—	2 913 178	20
Sonstige Einnahmen	—	—	155 531	13
	—	—	3 068 709	33

Anlage B

Produktion und mittlere Belegschaft der unter der Preußischen Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung stehenden Staatswerke während des Etatsjahres 1906

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	Bergwerke				
	I. Steinkohlenbergwerke				
Breslau	König	1	2 219 957	18 201 425	6 225
"	Königin Luise	1	2 599 720	22 542 169	8 206
"	Bielschowitz	1	1 004 628	8 157 577	3 281
"	Knurow	1	9 721	70 391	374
Clausthal	Deister	1	367 398	3 824 613	1 700
"	Obernkirchen (½)	1	198 751	2 351 224	1 213
Dortmund	Ibbenbüren	1	205 207	2 606 130	903
"	Ver. Gladbeck [1])	1	802 831	8 373 527	3 236
"	Bergmannsglück [2])	1	1 458	9 480	320
"	Waltrop [3])	1	7 916	63 326	404
Bonn	Saarbrücker Gruben	11	10 971 296 [4])	131 840 508	49 500
	dazu Bergfaktorei Kohlwage	—	—	—	22
	und Hafenamt Malstatt	—	—	—	133
	Summe I	21	18 388 883	198 040 370	75 517
	II. Braunkohlenbergwerke				
Halle	Eggersdorf	1	132 764	410 148	155
"	Löderburg	1	165 677	533 480	182
"	Langenbogen	1	58 960	126 410	82
"	Tollwitz	1	44 003	117 488	52
Clausthal	Meisner [5])	1	2 566	7 185	30
Bonn	Berginspektion Dillenburg (Grube Nassau)	1	5 150	39 449	38
	Summe II	6	409 120	1 234 160	539
	Summe I und II Kohlen	27	18 798 003	199 274 530	76 056
	III. Eisenerzgewinnung				
Clausthal	Rothehütte	1	372	2 041	3
Bonn	Berginspektion Dillenburg	1	91 355	1 157 738	644
	Summe III	2	91 727	1 159 779	647
	IV. Zinkerzgewinnung				
Clausthal	Berginspektion Clausthal	—	11 706	2 090 597	unter Bleierze
"	" Lautenthal	—	4 034	759 329	" "
"	" Grund	—	229	32 959	" "
	Summe IV	—	15 969	2 882 885	—

[1]) bis [3]) Außerdem wurden in der Ziegelei 9 800 300, 4 646 150 und 3 425 480 Stück Ziegeln im Werte von 185 422, 92 040 und 61 659 ℳ hergestellt.

[4]) Hierunter 9 207 t, die auch einer Tongrube mit deren Arbeitern und 201 t, die nicht von Bergarbeitern gewonnen wurden.

[5]) Das Werk ist vom 1. Oktober 1906 ab verpachtet worden. Produktionsmenge und -wert sind daher nur für ½ Jahr nachgewiesen.

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	V. Bleierzgewinnung				
Breslau	Friedrichsgrube	1	33 703	4 991 632	213
Clausthal	Berginspektion Clausthal	1	3 340	893 628	1 431
"	" Lautenthal	1	997	280 091	607
"	" Grund	1	7 941	2 466 406	953
"	dazu Bergfaktorei Zellerfeld	—	—	—	6
"	Gemeinschaftswerk Rammelsberg am Unterharz (4/7)	—	19 159	172 434	unter Kupfererze
	Summe V	4	65 140	8 804 191	3 210
	VI. Kupfererzgewinnung				
Clausthal	Berginspektion Clausthal	—	104	30 914	unter Bleierze
"	" Lautenthal	—	2	40	" "
"	Gemeinschaftswerk Rammelsberg (4/7)	1	14 888	447 237	250
	Summe VI	1	14 994	478 191	250
	VII. Silbererzgewinnung				
Clausthal	Berginspektion Grund	—	4	12 009	unter Bleierze
	VIII. Arsenikerzgewinnung				
Clausthal	Berginspektion Grund	—	0,2	115	unter Bleierze
	IX. Schwefelkies- und sonstige Vitriolerzgewinnung				
Clausthal	Gemeinschaftswerk Rammelsberg (4/7)	—	1 219	16 271	unter Kupfererze
	Summe III bis IX Erze	7	189 053	13 353 441	4 107
	X. Steine und Erden		cbm		
Halle	Kalksteinbrüche zu Rüdersdorf	1	566 757	2 473 733 (einschließlich des gebrannten Kalks)	1 044
			t		
Clausthal	Gipsbruch bei Lüneburg	1			35
	Gipskalk		2 868	69 320	
	Gips in Stücken		6 503	32 432	
	Gipsmehl		227	2 302	
"	Gipsbruch bei Segeberg	1			18
	Gipskalk		630	5 670	
	Gipsmehl		42	438	
	Anhydrit		6 843	31 136	
"	Kalkspatgewinnung bei St Andreasberg (Berginspektion Grund)	—	51	385	unter Bleierze
	Summe X Steine und Erden	3	cbm 566 757 t 17 164	2 615 416	1 097
	XI. Bernstein				
	Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	1	379	1 925 166	844 [1]

[1]) Außerdem 268 Heimarbeiterinnen.

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	Hütten				
	XII. Roheisen				
Breslau	Eisengießerei zu Gleiwitz	1	6 480	428 782	1 156
Clausthal	Eisenhütte Rothehütte	1	1 886	236 259	197 [1]
	Summe XII	2	8 366	665 041	1 353
	XIII. Gußwaren				
Breslau	Eisengießerei zu Gleiwitz	—	11 937	1 841 044	unter Roheisen
"	Eisenhütte zu Malapane	1	1 061	161 314	310
Clausthal	" Rothehütte	—	1 067	220 163	unter Roheisen
"	Eisengießerei Lerbach	1	1 795	362 408	135
"	" Sollingerhütte	1	1 125	193 450	99
	Summe XIII	3	16 985	2 778 379	544
	XIV. Stabeisen und Eisenfabrikate				
Breslau	Eisengießerei zu Gleiwitz	—	2 601	1 246 845	unter Roheisen
"	Eisenhütte zu Malapane	—	1 251	503 393	" Gußwaren
Clausthal	" Rothehütte	—	10	6 602	" Roheisen
"	" Sollingerhütte	—	0,2	111	" Gußwaren
	Summe XIV	—	3 862	1 756 951	—
	XV. Stahl				
Breslau	Eisengießerei zu Gleiwitz, Stahlfassonguß	—	1 693	671 579	unter Roheisen
"	Eisenhütte zu Malapane, Stahlguß	—	1 613	617 182	" Gußwaren
Clausthal	" Sollingerhütte, Gußstahl	—	49	52 852	" "
	Raffinierstahl	—	20	8 090	" "
	Summe XV	—	3 375	1 349 703	—
	Summe XII bis XV Eisen und Stahl	5	32 588	6 550 074	1 897
	XVI. Gold		kg		
Clausthal	Silberhütte zu Lautenthal	—	29,05	81 339	unter Silber
"	Hütte zu Oker (4/7)	—	61,09	171 046	" Kupfer
	Summe XVI	—	90,14	252 385	—

[1]) einschließlich 87 Köhler

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	XVII. Silber		kg		
Breslau	Blei- und Silberhütte Friedrichshütte O.-Schl.	—	9 806,00	915 194	unter Kaufblei
Clausthal	Silberhütten Clausthal, Altenau, Lautenthal und St Andreasberg	4	35 522,72	3 297 574	600
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	5 830,73	539 935	unter Kupfer
	Summe XVII....	4	51 159,45	4 752 703	600
	Summe XVI bis XVII Gold und Silber....	4	51 249,59	5 005 088	600
	XVIII. Kaufblei		t		
Breslau	Friedrichshütte O.-Schl.	1	27 668	9 669 966	697
Clausthal	Silberhütte zu Clausthal [1])	—	—	—	—
"	" " Altenau	—	544	228 436	unter Silber
"	" " Lautenthal	—	7 518	2 668 691	" "
"	" " St Andreasberg	—	928	344 458	" "
"	Hütten zu Oker (4/7) [2])	—	2 677	951 973	" Kupfer
	Summe XVIII....	1	39 335	13 863 524	697
	XIX. Bleiglätte				
Breslau	Friedrichshütte O.-Schl.	—	730	283 780	unter Kaufblei
	XX. Kupfer				
Clausthal	Silberhütte zu Altenau	—	430	777 814	unter Silber
"	Hütten zu Oker (4/7)	1	914	1 653 486	384
	Summe XX....	1	1 344	2 431 300	384
	XXI. Eisenvitriol				
Clausthal	Silberhütte zu Lautenthal	—	10	200	unter Silber
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	14	642	" Kupfer
	Summe XXI....	—	24	842	—

[1]) Die Clausthaler Silberhütte erzeugte 4 620 t Werkblei, das an die Lautenthaler Silberhütte zur Weiterverarbeitung abgegeben wurde.
[2]) Die Herzog Julius- und Frau Sophienhütte erzeugte als preußischen Anteil 1871 t Werkblei, das auf den Hütten zu Oker weiter verarbeitet wurde.

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	XXII. Zinkvitriol				
Clausthal	Silberhütte zu Lautenthal	—	2	111	unter Silber
"	Herzog Julius- und Frau Sophien-Hütte bei Goslar (4/7)	1	3 098	182 429	173
	Summe XXII	1	3 100	182 540	173
	XXIII. Kupfervitriol				
Clausthal	Silberhütte zu Altenau	—	1 000	485 897	unter Silber
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	567	263 639	" Kupfer
	Summe XXIII	—	1 567	749 536	—
	XXIV. Schwefelsäure				
Clausthal	Silberhütte zu Lautenthal	—	1 633	26 340	unter Silber
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	13 017	213 351	" Kupfer
	Summe XXIV	—	14 650	239 691	—
	XXV. Schwefel				
Clausthal	Herzog Julius- und Frau Sophien-Hütte (4/7)	—	8	520	unter Zinkvitriol
	XXVI. Glaubersalz				
Clausthal	Silberhütte zu Lautenthal	—	12	189	unter Silber
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	102	1 474	" Kupfer
	Summe XXVI	—	114	1 663	—
	XXVII. Ofengalmei				
Clausthal	Hütten zu Oker (4/7)	—	0,2	15	unter Kupfer
	XXVIII. Farben				
Clausthal	Silberhütte zu Altenau	—	0,8	78	unter Silber
"	" " Lautenthal	—	48	11 564	" "
"	Hütten zu Oker (4/7)	—	12	3 257	" Kupfer
	Summe XXVIII	—	60	14 899	—
	Summe XVIII bis XXVIII. Sonstige Metalle usw	3	60 932	17 768 310	1 254

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	Salzwerke				
	XXIX. Steinsalze				
Halle	Steinsalzwerk zu Staßfurt	—	75 765	290 559	unter Kalisalz
"	" bei Erfurt [1])	1	19 184	127 267	53 (einschließlich 7 Salinenarbeiter)
Bonn	" zu Stetten [2])	1	3 448	19 687	29 (einschließlich Siedearbeiter)
	Summe XXIX	2	98 397	437 513	82
	XXX. Kalisalz				
Halle	Steinsalzwerk zu Staßfurt (einschließlich Kalifabrik)	1	236 250	3 346 718	1 115
"	Steinsalzwerk zu Bleicherode (einschließlich Kalifabrik) [3])	1	106 514	1 623 383	467
Clausthal	Kalisalzwerk zu Vienenburg [4])	1	211 656	2 797 156	517
	Summe XXX	3	554 420	7 767 257	2 099
	XXXI. Siedesalz				
Breslau	Saline zu Hohensalza [5])	1	29 838	629 983	198
Halle	" " Schönebeck [6])	1	62 084	1 173 945	354 [7])
"	" " Dürrenberg	1	24 846	639 288	178
"	" " Artern	1	12 450	252 517	64
Clausthal	" " Sooden [8])	—	—	—	—
Dortmund	" " Neusalzwerk	1	1 900	53 933	20
	Summe XXXI	5	131 118	2 749 666	814
	Summe XXIX bis XXXI. Salze	10	783 935	10 954 436	2 995
	XXXII. Badeanstalten				
Halle	Badeanstalt zu Dürrenberg	1	—	—	6
"	" " Artern	1	—	—	4
"	" " Elmen	1	—	—	23
Dortmund	" " Oeynhausen	1	—	—	140
	Summe XXXII Badeanstalten	4	—	—	173
	XXXIII. Bohrverwaltungen				
Halle	Bohrverwaltung zu Schönebeck (einschließlich Zentralbohrschmiede)	1	—	—	107 [9])

[1]) Auf dem Steinsalzbergwerk zu Erfurt wurden zur Anreicherung der Sole 1 272 t Steinsalz aufgelöst und daraus 1 858 t Siedesalz im Werte von 34 776 ℳ hergestellt.

[2]) Auf dem Steinsalzwerk zu Stetten wurden 1 662 t Steinsalz aufgelöst und daraus 785 t Kochsalz und 685 t denaturiertes Siedesalz im Werte von zusammen 48 496 ℳ hergestellt.

[3]) In der Produktion sind mit enthalten 837 t kaliarmes Gestein, das vom Abteufen der Schächte herrührt und seinerzeit nicht vereinnahmt worden ist.

[4]) Die Angaben umfassen das ganze Etatsjahr 1906.

[5]) Außerdem 147 t Pfannenstein im Werte von 2 406 ℳ, 888 cbm Sole und 129 cbm Mutterlauge im Werte von zusammen 2 200 ℳ.

[6]) Einschließlich der Siedesalzmenge, die durch Auflösung von 63 325 t auf dem dortigen Steinsalzschachte gewonnenen Steinsalzes erzeugt wurde.

[7]) Einschließlich 59 Mann Belegschaft des Steinsalzschachtes.

[8]) Der Betrieb der Saline zu Sooden ist eingestellt worden.

[9]) Hiervon wurden 70 Mann in der Zentralbohrschmiede und 37 Mann auf 2 für Rechnung der Bohrverwaltung betriebenen Tiefbohrungen beschäftigt.

Oberbergamtsbezirk	Name des Werks	Anzahl der betriebenen Werke	Produktions- Menge t	Produktions- Wert ℳ	Mittlere Belegschaft
	Wiederholung				
	Bergwerke				
	Steinkohlen	21	18 388 883	198 040 370	75 517
	Braunkohlen	6	409 120	1 234 160	539
	Erze	7	189 053	13 353 441	4 107
	Steinsalz	2	98 397	437 513	82
	Kalisalz	3	554 420	7 767 257	2 099
	Summe Bergwerke	39	19 639 873	220 832 741	82 344
	Steingewinnung	3	cbm 566 757 t 17 164	2 615 416	1 097
	Bernsteingewinnung	1	379	1 925 166	844
	Hütten				
	Eisen und Stahl	5	t 32 588	6 550 074	1 897
	Gold und Silber	4	kg 51 249,59	5 005 088	600
	Sonstige Metalle: Blei, Kupfer usw	3	t 60 932	17 768 310	1 254
	Summe Hütten	12	t 93 520 kg 51 249,59	29 323 472	3 751
	Salinen	5	131 118	2 749 666	814
	Badeanstalten	4	—	—	173
	Bohrverwaltung	1	—	—	107
	Hauptsumme	65	t 19 882 054 cbm 566 757 kg 51 249,59	257 446 461	89 130

Anlage C

Nachweisung

der

von den Staatswerken der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung im Etatsjahre 1906 gezahlten Beiträge zu den Knappschaftskassen, sowie zu der Unfall- und Invalidenversicherung

Nr	Namen der Werke	Zuschüsse zu Knappschaftskassen M.	Pf	Ausgaben auf Grund des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes M.	Pf	Ausgaben auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes M.	Pf	Summe M.	Pf
	I. Oberbergamtsbezirk Breslau								
	Bergwerke								
1	Bleierzbergwerk Friedrich bei Tarnowitz	6 871	90	3 159	26	1 142	05	11 173	21
2	Bergwerksdirektion zu Zabrze	2 679	58	—	—	486	36	3 165	94
3	Steinkohlenbergwerk König O.-Schl.	283 799	30	265 669	95	44 181	23	593 650	48
4	" Königin Luise O.-Schl. ...	377 369	69	371 240	41	58 231	24	806 841	34
5	" bei Bielschowitz	147 543	97	122 770	40	22 911	57	293 225	94
6	" " Knurow	19 360	03	16 809	29	3 040	80	39 210	12
7	Staatliche Wasserversorgungsanlage im oberschlesischen Industriebezirk	3 079	61	2 057	60	479	73	5 616	94
	Summe	840 704	08	781 706	91	130 472	98	1 752 883	97
	Hütten								
8	Silber- und Bleihütte Friedrichshütte	30 904	70	6 527	33	4 786	96	42 218	99
9	Eisenhütten zu Gleiwitz und Malapane	57 656	03	27 155	78	8 932	49	93 744	30
	Summe	88 560	73	33 683	11	13 719	45	135 963	29
	Salzwerke								
10	Saline zu Hohensalza	5 751	78	3 073	31	1 288	83	10 113	92
	Summe für sich.								
	Summe I	935 016	59	818 463	33	145 481	26	1 898 961	18
	II. Oberbergamtsbezirk Halle								
	Bergwerke								
1	Kalksteinbruch zu Rüdersdorf..............	54 941	83	28 663	78	7 884	87	91 490	48
2	Braunkohlenbergwerk bei Eggersdorf	7 856	47	4 441	91	1 383	33	13 681	71
3	" " Löderburg	9 615	27	5 713	74	1 637	13	16 966	14
4	" " Langenbogen	3 540	23	2 189	69	494	88	6 224	80
5	" " Dürrenberg	2 724	22	1 159	36	310	67	4 194	25
6	Bohrverwaltung zu Schönebeck	2 894	78	2 013	82	710	50	5 619	10
	Summe	81 572	80	44 182	30	12 421	38	138 176	48
	Salzwerke								
7	Saline zu Schönebeck	15 025	37	5 953	53	2 718	43	23 697	33
8	Salzwerk zu Staßfurt	60 295	74	35 279	86	10 621	26	106 196	86
9	Saline zu Dürrenberg	9 705	91	1 957	34	1 085	24	12 748	49
10	" " Artern	3 770	04	806	98	472	17	5 049	19
11	Salzwerk zu Erfurt	2 344	16	1 166	05	299	16	3 809	37
12	" " Bleicherode	19 865	71	12 596	73	3 339	94	35 802	38
	Summe	111 006	93	57 760	49	18 536	20	187 303	62
	Badeanstalten								
13	Badeanstalt zu Elmen bei Schönebeck	560	34	237	45	147	16	944	95
14	" " Dürrenberg	31	37	146	68	11	99	190	04
15	" " Artern	26	21	31	61	5	95	63	77
	Summe	617	92	415	74	165	10	1 198	76
	Summe II	193 197	65	102 358	53	31 122	68	326 678	86

Nr	Namen der Werke	Zuschüsse zu Knappschaftskassen ℳ	Pf	Ausgaben auf Grund des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes ℳ	Pf	Ausgaben auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes ℳ	Pf	Summe ℳ	Pf
	III. Oberbergamtsbezirk Clausthal								
	Bergwerke								
1	Berginspektion zu Clausthal	67 962	05	26 249	39	8 059	32	102 270	76
2	" " Lautenthal	25 928	85	10 243	32	3 409	77	39 581	94
3	" " Grund	40 745	45	17 503	93	5 382	85	63 632	23
4	Bergfaktorei zu Zellerfeld	229	45	98	—	31	48	358	93
5	Steinkohlenbergwerk am Deister	99 775	55	77 638	89	9 908	64	187 323	08
6	Gipsbruch bei Lüneburg	1 153	65	448	57	233	46	1 835	68
7	" " Segeberg	484	75	193	81	102	48	781	04
8	Braunkohlenbergwerk am Meisner	275	55	—	—	53	10	328	65
	Summe....	236 555	30	132 375	91	27 181	10	396 112	31
	Hütten								
9	Silberhütte bei Clausthal	8 471	60	1 786	66	1 063	47	11 321	73
10	" " Altenau	6 532	75	1 365	79	828	10	8 726	64
11	" " Lautenthal	7 652	20	1 688	77	1 039	53	10 380	50
12	" " Andreasberg	3 820	85	741	23	453	32	5 015	40
13	Eisenhütte Rothehütte	7 152	70	2 097	39	1 184	82	10 434	91
14	" bei Lerbach	5 548	60	1 454	22	794	23	7 797	05
15	" Sollingerhütte	3 846	10	905	27	556	59	5 307	96
	Summe....	43 024	80	10 039	33	5 920	06	58 984	19
	Salzwerke								
16	Saline zu Sooden	39	45	—	—	8	48	47	93
	Summe für sich.								
	Summe III....	279 619	55	142 415	24	33 109	64	455 144	43
	IV. Oberbergamtsbezirk Dortmund								
	Bergwerke								
1	Bergwerksdirektion zu Dortmund	16	55	—	—	70	26	86	81
2	Steinkohlenbergwerk bei Ibbenbüren	65 421	85	15 197	84	7 427	73	88 047	42
3	" Ver. Gladbeck	157 927	92	121 488	—	29 945	62	309 361	54
4	" Bergmannsglück	14 574	39	11 012	57	2 872	98	28 459	94
5	" Waltrop	18 053	28	13 035	92	3 674	16	34 763	36
	Summe....	255 993	99	160 734	33	43 990	75	460 719	07
	Salzwerke								
6	Saline zu Neusalzwerk	2 825	32	140	68	121	08	3 087	08
	Summe für sich.								
	Badeanstalten								
7	Badeanstalt zu Oeynhausen	721	72	1 015	20	827	10	2 564	02
	Summe für sich.								
	Summe IV....	259 541	03	161 890	21	44 938	93	466 370	17

Nr	Namen der Werke	Zuschüsse zu Knappschaftskassen M.	Pf	Ausgaben auf Grund des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes M.	Pf	Ausgaben auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes M.	Pf	Summe M.	Pf
	V. Oberbergamtsbezirk Bonn								
	Bergwerke								
1	Bergwerksdirektion zu Saarbrücken	1 413	67	—	—	168	63	1 582	30
2	Steinkohlenbergwerk Kronprinz	238 291	92	114 729	98	25 478	31	378 500	21
3	" Gerhard	404 052	06	181 096	25	43 136	71	628 285	02
4	" von der Heydt	208 007	48	82 722	56	22 476	39	313 206	43
5	" Dudweiler............	352 213	99	176 173	72	37 290	86	565 678	57
6	" Sulzbach	350 829	82	177 864	13	37 368	06	566 062	01
7	" Reden	494 807	57	188 344	86	51 374	07	734 526	50
8	" Heinitz	457 703	53	178 809	10	49 690	02	686 202	65
9	" König	366 169	65	167 807	18	39 416	95	573 393	78
10	" Friedrichsthal	433 626	—	210 371	66	46 713	16	690 710	82
11	" Göttelborn	148 000	83	56 395	89	15 548	26	219 944	98
12	" Camphausen	303 431	50	150 130	64	30 690	89	484 253	03
13	Bergfaktorei Kohlwage	1 346	29	356	41	147	27	1 849	97
14	Hafenamt zu Malstatt	8 815	16	2 734	66	950	94	12 500	76
15	Berginspektion zu Dillenburg	16 763	51	11 603	86	3 816	44	32 183	81
	Summe....	3 785 472	98	1 699 140	90	404 266	96	5 888 880	84
	Salzwerke								
16	Salzwerk zu Stetten	942	10	420	39	188	24	1 550	73
	Summe für sich.								
	Summe V....	3 786 415	08	1 699 561	29	404 455	20	5 890 431	57
	VI. Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	9 287	*) 76	15 588	86	5 400	74	30 277	36
	VII. Gemeinschaftswerke (Nach preußischem Anteil)								
1	Rammelsberger Bergwerk bei Goslar.. } 4/7	7 279	57	4 652	23	1 668	58	13 600	38
2	Hütten zu Oker..................... } 4/7	11 147	21	3 888	89	2 626	23	17 662	33
3	Herzog Julius- und Frau Sophien-Hütte bei Goslar .... } 4/7	5 887	80	1 679	10	1 112	93	8 679	83
4	Gesamt-Steinkohlenbergwerke bei Obernkirchen........................... 1/2	71 955	67	41 346	04	8 525	06	121 826	77
	Summe VII....	96 270	25	51 566	26	13 932	80	161 769	31
	Hierzu " VI	9 287	76	15 588	86	5 400	74	30 277	36
	" V	3 786 415	08	1 699 561	29	404 455	20	5 890 431	57
	" IV	259 541	03	161 890	21	44 938	93	466 370	17
	" III	279 619	55	142 415	24	33 109	64	455 144	43
	" II	193 197	65	102 358	53	31 122	68	326 678	86
	" I	935 016	59	818 463	33	145 481	26	1 898 961	18
	Hauptsumme....	5 559 347	91	2 991 843	72	678 441	25	9 229 632	88

*) Ausgaben auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes.

Anlage D

Übersicht

über

die wichtigeren Zweige der Wohlfahrtspflege auf den Staatswerken der Berg-, Hütten- und Salinenverwaltung und über die hierfür gemachten Aufwendungen während des Etatsjahres 1906

Inhalt:

1. Förderung des Baues eigener Häuser der Arbeiter durch Gewährung von Baudarlehnen und Bauprämien

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der beliehenen und prämiierten Häuser	Anzahl der darin enthaltenen Wohnungen	Gesamtbetrag der Darlehne ℳ	Gesamtbetrag der Prämien ℳ	Bemerkungen
A. Unverzinsliche Darlehne bei gleichzeitiger Gewährung von Prämien					
1906					
Breslau	5	12	10 500	4 500	
Bonn	113	226	235 200	100 965	1 Prämie wurde ohne Darlehn gewährt. 2 Prämien wurden zurückgezahlt
Summe	118	238	245 700	105 465	
Insgesamt bis Ende 1906					
Breslau	838	2 652	1 449 900	309 300	
Halle	86	314	257 775	72 445	
Clausthal	12	24	16 650	8 850	Beim Bau von 2 Häusern sind Prämien nicht gewährt worden
Dortmund	12	12	18 000	10 800	
Bonn	6 808	13 616	6 605 135	5 157 390	
Summe	7 756	16 618	8 347 460	5 558 785	
B. Verzinsliche Darlehne (ohne Prämie)					
1906					
Bonn	26	52	101 600	—	
Summe für sich					
Insgesamt bis Ende 1906					
Clausthal	7	25	5 492	—	Von der Gewerkschaft Hercynia übernommen. Die Darlehne werden in monatlichen Raten von 10 bis 15 ℳ zurückbezahlt
Bonn	469	938	1 569 500	—	
Summe	476	963	1 574 992	—	
Gesamtsumme	8 232	17 581	9 922 452	5 558 785	

2. Staatseigene an Arbeiter vermietete Häuser

Oberbergamtsbezirk	Gesamtzahl der Häuser	Darunter sind vom Werke erbaut	Darunter sind fertig angekauft	Gesamtzahl der Wohnungen	Anlage- bezw. Erwerbskosten M	Bemerkungen
1906						
Breslau	26	15	11	158	481 591	Die Baukosten von 3 gegen Ende des 18. Jahrhunderts erbauten Häusern lassen sich nicht mehr ermitteln.
Clausthal	4	4	—	16	46 691	
Dortmund	89	88	1	387	1 692 380	
Bonn	14	7	7	23	119 408	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	6	—	6	14	20 291	
Summe	139	114	25	598	2 360 361	
Insgesamt bis Ende 1906						
Breslau	169	92	77	919	2 600 767	
Halle	104	94	10	366	1 425 709	
Clausthal	99	88	11	299	704 319	
Dortmund	199	194	5	782	3 086 092	
Bonn	447	258	189	731	3 624 768	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	67	14	53	315	768 405	
Summe	1 085	740	345	3 412	12 210 060	

3. Schlafhäuser

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der vorhandenen Schlafhäuser in 1906 errichtet	Anzahl der vorhandenen Schlafhäuser insgesamt	darin enthaltenen Betten	Schlafhausbewohner	Anlagekosten in 1906 M	Anlagekosten insgesamt bis Ende 1906 M	Bemerkungen
Breslau	3	4	159	150	47 834	67 054	
Halle	—	1	30	6	—	58 000	
Clausthal	1	2	50	50	3 951	8 151	
Bonn	2	30	5 035	4 862	25 200	2 721 905	
Summe....	6	37	5 274	5 068	76 985	2 855 110	

4. Verpachtung von Land

Oberbergamtsbezirk	Zur Verpachtung stehen zur Verfügung ha	Davon sind an Arbeiter verpachtet ha	Betrag des Pachtzinses in 1906 M	Bemerkungen
Breslau	1 944,2	786,7	25 251	
Halle	345,2	259,0	16 328	
Clausthal	289,6	221,5	16 870	
Dortmund	398,2	23,0	1 847	
Bonn	640,2	531,3	26 490	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	158,2	71,4	753	
Summe....	3 775,6	1 892,9	87 539	

5. Badeanstalten

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der vorhandenen Badeanstalten in 1906 errichtet	Anzahl der vorhandenen Badeanstalten insgesamt	Anzahl der Brausen	Anzahl der Wannen	Anlagekosten in 1906 ℳ	Anlagekosten insgesamt bis Ende 1906 ℳ	Bemerkungen
Breslau	3	18	576	68	307 400	718 599	
Halle	1	12	126	6	5 121	93 776	Außerdem besteht auf dem Salzwerke zu Staßfurt eine Badeanstalt für kranke Arbeiter.
Clausthal	8	25	165	55	37 318	125 575	
Dortmund	2	9	465	—	235 000	429 800	
Bonn	—	24	911	77	17 165	1 034 961	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	2	2	21	8	11 800	11 800	
Summe	16	90	2 264	214	613 804	2 414 511	

6. Arbeiterspeiseanstalten und Kaffeeküchen

Oberbergamtsbezirk	Speiseanstalten in 1906 errichtet	Speiseanstalten insgesamt	Kaffeeküchen in 1906 errichtet	Kaffeeküchen insgesamt	Jährlicher Umsatz ℳ	Einrichtungskosten in 1906 ℳ	Einrichtungskosten insgesamt bis Ende 1906 ℳ	Bemerkungen
Breslau	4	15	1	1	853 129	12 821	25 525	An heißen Tagen erhält die Belegschaft des Hüttenamts zu Gleiwitz unentgeltlich Kaffee.
Halle	—	1	1	9	18 013	460	2 082	Das Braunkohlenbergwerk zu Langenbogen und die Saline zu Artern liefern ihren Arbeitern als Ersatz für Trinkwasser unentgeltlich Kaffee.
Clausthal	3	4	2	3	23 957	550	19 750	
Bonn	—	8	1	28	496 378	1 660	52 670	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	—	—	—	2	—	—	800	Die Abgabe von Kaffee an die Arbeiter erfolgt unentgeltlich.
Summe	7	28	5	43	1 391 477	15 491	100 827	

7. Beschaffung billiger Lebensmittel durch Gewährung von Vorschüssen oder durch gemeinsamen Bezug

Oberbergamtsbezirk	Gewährung von Vorschüssen zum Ankauf von Lebensmitteln in 1906			Gemeinschaftlicher Bezug von Lebensmitteln in 1906				Bemerkungen
	Bezeichnung der Lebensmittel	Gesamtbetrag der gewährten Vorschüsse M.	Zahl der beteiligten Arbeiter	Bezeichnung der gemeinschaftlich bezogenen Lebensmittel	Mengen der gemeinschaftlich bezogenen Lebensmittel kg	Einkaufspreis im ganzen M.	Zahl der beteiligten Arbeiter	
Breslau	Kartoffeln und sonstige Wintervorräte	70 360	2 638	Kartoffeln	762 500	29 067	1 187	
Halle	—	—	—	Gebrannter Kaffee	1 100	1 848	163	Außerdem für 176 Arbeiter 360 t Braunkohlenbriketts zum Preise von 4 430 M.
				Seefische	1 240 Kisten	680 (Seefische und Bücklinge zusammen)	119	
				Bücklinge	275 Kisten			
				Roggenbrot	Stück 9 000	6 300	150	
Clausthal	Kartoffeln	1 972	107	Seefische	kg 2 647	723	156	Hierzu wurde aus bergfiskalischen Mitteln ein Zuschuß von 107 729 M. und von der Hauptknappschaftskasse zu Clausthal ein solcher von 5 140 M. geleistet.
				Roggen	1 751 125	292 123	3 629	
Dortmund	—	—	—	Kartoffeln	604 338	33 770	1 659	
				Weißkohl	50 000	1 800	550	
				Zwiebeln	20 000	800	400	
				Mineralwasser	Flaschen 10 000	1 200	1 000	
Bonn	Kartoffeln	12 202	359	Kartoffeln	kg 895 950	54 749	1 459	
Summe	—	84 534	3 104	—	—	423 060	10 472	

8. Konsumvereine

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der Konsumvereine	Mitgliederzahl	Zahl der Verkaufsstellen	Umsatz in 1906 ℳ	Bemerkungen
Breslau	2	1 456	4	335 655	
Halle	1	1 292	1	524 960	
Clausthal	10	8 380	19	1 888 522	Wirkliche Werkskonsumvereine sind nicht vorhanden; jedoch ist die bergmännische Bevölkerung in den bestehenden Vereinen stark vertreten.
Dortmund	1	923	2	254 260	
Bonn	9	13 333	44	4 481 600	
Summe	23	25 384	70	7 484 997	

9. Deputatkohlen und Deputatsalz

Oberbergamtsbezirk	Zahl der Empfangsberechtigten	Gesamtbetrag der abgegebenen Mengen in 1906 t	Wert der abgegebenen Mengen nach dem Tagespreise ℳ	Mindererlös gegenüber dem Tagespreise ℳ	Bemerkungen
A. Steinkohlen					
Breslau	15 670	85 297	679 874	679 874	
Clausthal	3 888	5 720	89 006	68 582	
Dortmund	3 908	15 854	197 920	122 166	
Bonn	37 310	86 041	1 081 446	757 253	
Summe A	60 776	192 912	2 048 246	1 627 875	
B. Braunkohlen					
Halle	461	1 774	6 197	4 769	
Summe B für sich.					
C. Salz		kg			
Breslau	209	3 924	157	157	
Halle	610	12 563	430	430	
Dortmund	22	659	29	29	
Bonn	31	586	23	23	
Summe C	872	17 732	639	639	
Gesamtsumme	62 109	—	2 055 082	1 633 283	

10. Arbeiterunterstützungskassen (ausschließlich Sterbekassen und Stiftungen)

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der Kassen	Gesamtbetrag der Einnahmen in 1906 M.	Gesamtbetrag der Unterstützungen in 1906 M.	Zahl der jährlich unterstützten Arbeiter, Invaliden und Witwen	Vermögen der Kassen am Schlusse des Jahres 1906 M.	Bemerkungen
A. Arbeiterunterstützungskassen im Sinne des Preußischen Allgemeinen Berggesetzes						
Breslau	8	36 682	31 996	3 309	18 366	
Halle	2	6 457	1 081	63	2 421	Außerdem wurden 123 Arbeitern 3 410 M. Darlehne gewährt.
Clausthal	8	1 923	1 848	146	158	
Dortmund	5	16 081	13 429	1 156	10 353	
Bonn	13	88 723	82 444	2 461	7 763	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	1	852	1 019	54	757	
Summe A	37	150 718	131 817	7 189	39 818	
B. Sonstige Arbeiterunterstützungskassen						
Breslau	1	233	215	16	18	
Halle	9	1 540	1 259	108	491	
Clausthal	2	647	280	15	9 402	
Summe B	12	2 420	1 754	139	9 911	
Gesamtsumme	49	153 138	133 571	7 328	49 729	

11. Fürsorge für erkrankte Familienangehörige der Arbeiter

Oberbergamtsbezirk	Gesamtbetrag der Aufwendungen in 1906 M.	Zahl der erkrankten Familienangehörigen	Bemerkungen
Dortmund	17 019	4 808	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	—	—	Die Familienangehörigen der Werksarbeiter in Königsberg und Palmnicken erhalten in Krankheitsfällen freie Behandlung durch die Krankenkassenärzte. Ferner wird den Familienangehörigen der Palmnicker Werksarbeiter, in Fällen, in denen der Arzt eine Krankenhausbehandlung für wünschenswert erachtet, Aufnahme in dem zum Werke gehörigen Krankenhause zu ermäßigten Sätzen gewährt. Der in 1906 vom Werke gezahlte Zuschuß zur Krankenhausverwaltung betrug 3 015 M.

12. Unterstützungen aus Etatsmitteln

Oberbergamtsbezirk	Gesamtbetrag der gezahlten Unterstützungen in 1906 ℳ	Zahl der Unterstützten	Bemerkungen
A. Aus Werksfonds			
Breslau	4 400	214	
Halle	3 855	183	Aus dem Säkularstiftungsfonds der Saline zu Schönebeck wurden außerdem 265 ℳ Unterstützungen an 30 Arbeiter usw bewilligt.
Clausthal	6 990	273	
Dortmund	2 050	108	
Bonn	44 691	1 413	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	500	23	
Summe A	62 486	2 214	
B. Aus Oberbergamtsfonds			
Breslau	7 649	235	
Halle	21 200	340	
Clausthal	11 503	217	Außerdem wurden aus der vom Oberbergamte verwalteten Bergbaukasse 425 ℳ Unterstützungen gezahlt.
Dortmund	730	14	Außerdem wurden an invalide Mitglieder des aufgelösten Borgloh-Oeseder Knappschaftsvereins 680 ℳ Unterstützungen gezahlt.
Bonn	6 131	63	
Summe B	47 213	869	
Gesamtsumme	109 699	3 083	

13. Spar- und Darlehnskassen

Oberbergamtsbezirk	Gesamtbetrag der Spareinlagen in 1906 ℳ	Gesamtbetrag der gewährten Darlehne in 1906 ℳ	Zahl der beteiligten Arbeiter	Bemerkungen
Breslau	111 067	168 919	300	
Clausthal	126 125	102 605	745	
Bonn	701 344	471 804	3 911	
Summe	938 536	743 328	4 956	

14. Fortbildungsschulen

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der vorhandenen Schulen in 1906 errichtet	Anzahl der vorhandenen Schulen insgesamt	Klassen	Lehrer	Schüler	Einrichtungskosten für die lediglich aus bergfiskalischen Mitteln unterhaltenen Schulen in 1906 M.	Einrichtungskosten insgesamt bis Ende 1906 M.	Bemerkungen
Breslau	—	5	10	13	232	—	—	Besondere Einrichtungskosten sind nicht entstanden, da in Volksschulen oder in vorhandenen Räumen unterrichtet wird, deren Einrichtungsgegenstände einer in Gleiwitz eingegangenen Hüttenschule entnommen worden sind. Außerdem besteht bei den Berginspektionen I zu Königshütte und II zu Zabrze je eine Bergvorschule, die für den Besuch der Tarnowitzer Bergschule vorbereiten. In 1906 wurden beide Schulen von durchschnittlich 77 Schülern besucht.
Halle	—	1	3	5	42	—	2 270	Außerdem wurde für Benutzung der städtischen Fortbildungsschule zu Bleicherode ein Zuschuß aus bergfiskalischen Mitteln gezahlt.
Clausthal	—	4	4	9	75	—	410	Außerdem bestehen noch 4 Gemeindefortbildungsschulen, für die von der Bergbaukasse Zuschüsse geleistet werden.
Bonn	3	51	86	84	3 520	765	19 575	Außerdem befinden sich im Bereiche der Berginspektion zu Dillenburg 4 Gemeindefortbildungsschulen die aus bergfiskalischen Mitteln unterstützt werden.
Summe	3	61	103	111	3 869	765	22 255	

15. Haushaltungsschulen

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der vorhandenen Schulen in 1906 errichtet	Anzahl der vorhandenen Schulen insgesamt	Anzahl der Lehrerinnen	Anzahl der Schülerinnen	Einrichtungskosten in 1906 M	Einrichtungskosten insgesamt bis Ende 1906 M	Bemerkungen
Breslau	—	2	2	144	2 307	5 692	1 Schule ist im Bau begriffen.
Halle	—	1	2	168	—	60	
Bonn	3	16	18	636	2 430	74 615	Mehrfach bestehen keine festen Schulen, sondern es werden nur einzelne Lehrkurse veranstaltet.
Summe....	3	19	22	948	4 737	80 367	

16. Kleinkinderschulen

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der vorhandenen Schulen in 1906 errichtet	Anzahl der vorhandenen Schulen insgesamt	Anzahl der Lehrerinnen	Anzahl der Kinder	Einrichtungskosten in 1906 M	Einrichtungskosten insgesamt bis Ende 1906 M	Bemerkungen
Breslau	3	5	9	599	7 960	51 826	
Dortmund	1	3	4	383	1 658	2 081	
Bonn	1	19	28	2 724	2 000	63 360	
Summe....	5	27	41	3 706	11 618	117 267	

17. Bibliotheken

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der Büchereien	Aufwendungen für Unterhaltung und Ergänzung in 1906 ℳ	Bemerkungen
Breslau	6	588	Außerdem wurden 9 Volksbibliotheken mit 2 200 ℳ unterstützt.
Halle	6	562	Außerdem wurden für lesenswerte Zeitschriften von 5 Werken 535 ℳ gezahlt.
Clausthal	14	948	
Bonn	21	5 625	
Bernsteinwerke zu Königsberg i. Pr.	1	100	
Summe	48	7 823	

18. Erteilung von Rechtsauskunft an die Arbeiter

Oberbergamtsbezirk	Anzahl der erteilten Auskünfte in 1906	Anzahl der beteiligten Arbeiter	Gegenstände, über die Auskunft erteilt wurde
Breslau	228	236	Arbeits- und Lohnverhältnisse, Arbeiterversicherungssachen, Knappschaftssachen, Unterstützungssachen, Sterbekassenangelegenheiten, Kurbeihilfen, Grundstücksangelegenheiten, Hypotheken- und Hausbaufragen, Bergschäden, Abschluß von Kauf- und sonstigen Verträgen, Miets- und Pachtangelegenheiten, Pfändungsangelegenheiten, Steuersachen, Bürgschaftssachen, Haftpflichtsachen, Kapitalanlage, Privatklagen, Zwangsvollstreckungssachen, Vormundschaftssachen, Erbschaftssachen, Ehescheidung, Alimentensachen, Nachsuchung des Armenrechts, Standesamtssachen, Aufstellung eines Testaments, Adoption eines Kindes, Polizeisachen, Schul- und Kirchenangelegenheiten, Gesindeordnung, Gewerbesachen.
Halle	61	61	
Clausthal	187	180	
Dortmund	69	69	
Bonn	152	160	
Summe	697	706	

Anlage E

Nachweisung

über

die Arbeitslöhne*) und Arbeitsleistungen beim preußischen Steinkohlenbergbau für die Kalenderjahre 1887—1907.

---

*) Unter den Arbeitslöhnen sind hier die reinen Löhne, d. h. solche nach Abzug aller Nebenkosten (Kosten für Geleuchte und Gezähe, Knappschaftsbeiträge usw) verstanden.

I. Nachweisung der Arbeitslöhne

Kalenderjahr	Unterirdisch beschäftigte eigentliche Bergarbeiter (Aus- und Vorrichtung, Abbau und Förderung)		Sonstige unterirdisch beschäftigte Arbeiter (Grubenausbau und Nebenarbeiten)		Über Tage beschäftigte Arbeiter (ausschließlich der jugendlichen und weiblichen)		Jugendliche Arbeiter		Weibliche Arbeiter		Durchschnitt der Gesamtbelegschaft	
	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M	Auf 1 Schicht M	Jahresarbeitsverdienst M
	Steinkohlenbergbau in Oberschlesien											
1887	2,04	537	1,92	542	1,58	452	0,71	183	0,76	206	1,82	492
1888	2,07	565	1,91	558	1,68	498	0,70	182	0,77	213	1,85	516
1889	2,31	638	2,06	614	1,83	539	0,76	202	0,82	230	2,03	575
1890	2,71	748	2,36	699	2,10	633	0,95	256	0,90	251	2,37	671
1891	2,83	774	2,44	728	2,17	649	1,03	278	0,91	255	2,46	693
1892	2,79	739	2,41	709	2,16	639	0,96	245	0,89	244	2,43	669
1893	2,74	727	2,42	704	2,15	622	0,86	208	0,89	237	2,42	661
1894	2,79	730	2,44	708	2,15	619	0,84	197	0,89	236	2,45	664
1895	2,78	740	2,46	713	2,14	634	0,83	206	0,90	241	2,46	675
1896	2,82	768	2,50	731	2,16	640	0,86	215	0,90	246	2,49	697
1897	2,91	794	2,61	765	2,22	648	0,88	230	0,92	252	2,58	721
1898	3,09	856	2,71	803	2,34	680	0,94	253	0,97	270	2,73	771
1899	3,27	896	2,86	827	2,44	705	0,96	259	1,02	279	2,87	801
1900	3,57	983	3,14	918	2,66	771	1,08	294	1,11	311	3,12	877
1901	3,52	969	3,17	919	2,69	783	1,09	302	1,14	321	3,10	872
1902	3,35	902	3,07	873	2,63	762	1,06	289	1,11	306	2,97	820
1903	3,37	923	3,07	875	2,65	766	1,02	277	1,10	307	2,98	832
1904	3,39	932	3,09	879	2,64	768	1,00	274	1,11	309	2,98	836
1905	3,50	970	3,22	927	2,70	787	1,01	280	1,13	315	3,08	867
1906	3,69	1 037	3,43	1 007	2,81	828	1,06	300	1,17	332	3,23	924
I.—III. Viertel 1907	3,97	—	3,73	—	2,97	—	1,14	—	1,23	—	3,45	—
	Steinkohlenbergbau in Niederschlesien											
1887	2,36	661	2,14	659	1,89	588	0,92	277	1,10	335	2,14	626
1888	2,18	667	2,13	672	1,89	594	0,90	274	1,11	345	2,04	630
1889	2,40	728	2,35	727	2,03	634	0,97	293	1,19	370	2,23	682
1890	2,67	792	2,52	758	2,18	672	1,04	307	1,29	392	2,45	735
1891	2,74	824	2,57	779	2,23	690	1,02	305	1,32	404	2,50	759
1892	2,67	805	2,57	780	2,23	693	0,96	286	1,30	394	2,46	747
1893	2,60	775	2,54	762	2,21	687	0,95	279	1,25	375	2,42	729
1894	2,59	773	2,49	749	2,18	670	0,94	282	1,23	371	2,40	723
1895	2,64	796	2,52	765	2,19	669	0,94	281	1,22	370	2,43	737
1896	2,68	814	2,60	793	2,24	685	0,95	288	1,25	380	2,49	757
1897	2,80	849	2,70	820	2,31	709	0,99	297	1,26	384	2,59	787
1898	2,89	876	2,78	844	2,39	733	1,02	308	1,35	413	2,67	812
1899	3,04	916	2,92	886	2,49	759	1,04	313	1,43	438	2,80	846
1900	3,27	991	3,11	950	2,66	811	1,12	333	1,52	463	3,00	910
1901	3,15	936	3,03	906	2,68	810	1,12	332	1,56	469	2,92	871
1902	2,91	848	2,82	825	2,58	762	1,04	301	1,47	433	2,73	799
1903	2,93	882	2,84	853	2,59	785	1,01	297	1,45	437	2,75	827
1904	3,00	899	2,87	866	2,62	800	1,02	305	1,45	440	2,79	843
1905	3,15	940	3,04	910	2,75	837	1,07	319	1,54	461	2,94	882
1906	3,29	993	3,16	955	2,83	865	1,13	339	1,56	469	3,05	924
I.—III. Viertel 1907	3,52	—	3,82	—	2,97	—	1,18	—	1,59	—	3,23	—

Kalenderjahr	Unterirdisch beschäftigte eigentliche Bergarbeiter (Aus- und Vorrichtung, Abbau und Förderung)		Sonstige unterirdisch beschäftigte Arbeiter (Grubenausbau und Nebenarbeiten)		Über Tage beschäftigte Arbeiter (ausschließlich der jugendlichen und weiblichen)		Jugendliche Arbeiter		Weibliche Arbeiter		Durchschnitt der Gesamtbelegschaft	
	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ	Auf 1 Schicht ℳ	Jahresarbeitsverdienst ℳ
Oberbergamtsbezirk Dortmund												
1887	2,93	886	2,14	673	2,37	772	0,99	288	—	—	2,57	796
1888	2,96	936	2,34	763	2,87	797	1,01	306	—	—	2,69	863
1889	3,42	1 028	2,60	817	2,57	857	1,12	330	—	—	3,05	941
1890	3,98	1 183	2,93	920	2,82	937	1,23	366	—	—	3,49	1 067
1891	4,08	1 217	2,95	925	2,85	950	1,23	364	—	—	3,54	1 086
1892	3,87	1 120	2,69	805	2,76	898	1,18	337	—	—	3,28	976
1893	3,71	1 084	2,59	791	2,70	878	1,11	322	—	—	3,14	946
1894	3,78	1 102	2,61	805	2,72	889	1,12	323	—	—	3,16	961
1895	3,75	1 114	2,65	816	2,74	893	1,11	322	—	—	3,18	968
1896	3,90	1 203	2,72	862	2,81	934	1,13	332	—	—	3,29	1 035
1897	4,32	1 328	2,88	926	2,96	993	1,18	345	—	—	3,57	1 128
1898	4,55	1 387	3,00	964	3,04	1 022	1,20	351	—	—	3,74	1 175
1899	4,84	1 491	3,16	1 027	3,18	1 076	1,24	360	—	—	3,96	1 255
1900	5,16	1 592	3,36	1 096	3,32	1 125	1,28	369	—	—	4,18	1 332
1901	4,98	1 447	3,35	1 024	3,32	1 080	1,26	355	—	—	4,07	1 224
1902	4,57	1 314	3,22	955	3,25	1 047	1,19	332	—	—	3,82	1 131
1903	4,64	1 411	3,27	1 017	3,29	1 094	1,19	342	—	—	3,88	1 205
1904	4,78	1 415	3,34	1 006	3,35	1 116	1,20	340	—	—	3,98	1 208
1905	4,84	1 370	3,40	987	3,42	1 143	1,21	335	—	—	4,03	1 186
1906	5,29	1 664	3,64	1 156	3,61	1 255	1,27	367	—	—	4,37	1 402
I.—III. Viertel 1907	5,91	—	4,00	—	3,84	—	1,37	—	—	—	4,82	—
Staatlicher Steinkohlenbergbau bei Saarbrücken												
1887	3,01	857	2,59	734	2,54	697	1,24	353	—	—	2,87	814
1888	3,06	885	2,60	785	2,55	711	1,19	331	—	—	2,92	842
1889	3,44	976	2,87	879	2,70	798	1,31	365	—	—	3,24	933
1890	4,09	1 180	3,23	1 013	2,98	906	1,38	384	—	—	3,79	1 114
1891	4,21	1 212	3,30	1 018	3,01	908	1,37	361	—	—	3,89	1 137
1892	4,23	1 167	2,96	868	2,98	869	1,31	321	—	—	3,69	1 042
1893	3,83	1 021	2,78	794	2,84	812	1,06	256	—	—	3,37	925
1894	3,68	1 020	2,65	791	2,79	810	1,01	245	—	—	3,24	921
1895	3,70	1 030	2,69	796	2,80	826	0,98	236	—	—	3,27	929
1896	3,73	1 079	2,67	821	2,76	826	0,99	250	—	—	3,28	966
1897	3,80	1 101	2,69	838	2,77	820	1,09	246	—	—	3,34	982
1898	3,90	1 146	2,70	855	2,82	839	1,13	256	—	—	3,40	1 015
1899	3,99	1 158	2,72	842	2,86	846	1,11	276	—	—	3,46	1 019
1900	4,11	1 193	2,83	837	3,00	921	1,09	302	—	—	3,56	1 044
1901	4,09	1 191	2,89	855	3,01	929	1,13	316	—	—	3,54	1 042
1902	4,07	1 189	2,93	869	3,01	929	1,14	313	—	—	3,57	1 053
1903	4,12	1 213	2,94	878	3,04	938	1,18	316	—	—	3,60	1 068
1904	4,22	1 230	3,05	911	3,16	988	1,21	336	—	—	3,71	1 097
1905	4,29	1 239	3,16	938	3,26	1 010	1,29	357	—	—	3,80	1 114
1906	4,40	1 283	3,21	960	3,36	1 047	1,30	363	—	—	3,88	1 146
I.—III. Viertel 1907	4,54	—	3,40	—	3,51	—	1,37	—	—	—	4,00	—

II. Nachweisung der Arbeitsleistungen

Kalenderjahr	Die Jahresleistung eines Arbeiters betrug			
	in Oberschlesien t	in Niederschlesien t	im Oberbergamtsbezirk Dortmund t	in Saarbrücken t
1887	328	228	306	246
1888	354	228	325	256
1889	365	225	302	237
1890	349	202	286	226
1891	331	203	278	221
1892	305	197	267	210
1893	323	209	271	214
1894	329	213	274	219
1895	345	217	274	226
1896	359	221	286	238
1897	366	220	283	241
1898	382	224	274	245
1899	379	219	274	237
1900	363	215	271	233
1901	327	195	247	224
1902	309	190	245	226
1903	307	200	261	230
1904	305	207	258	231
1905	314	208	252	233
1906	334	215	284	232

Nr 31

I. Verzeichnis

der

bei dem Hause der Abgeordneten eingegangenen Petitionen

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		II. Kommission (für Petitionen)	
1	II 18	Freie Evangelische Volksvereinigung in Barmen	Abänderung des § 23 des Einkommensteuergesetzes vom 19. Juni 1906; Beginn der Steuerpflicht bei einem Einkommen von 1 200 bezw. 1 500 ℳ mit einem Steuersatz von möglichst unter 6 ℳ; Festsetzung der Steuern bis 3 000 ℳ in größeren Abstufungen und Herabsetzung der Steuersätze; Nichtbesteuerung des Einkommens aus Überstunden und Sonntagsarbeit, sowie des Einkommens der Frau aus Hausarbeit; Abzug von 150 ℳ für jeden gesetzlich zu erhaltenden Familienangehörigen; Versteuerung des Einkommens der erwerbenden Frau und der zur Familie gehörenden Arbeiter und Arbeiterinnen für sich; Freilassung des Teiles des Lohnes der Frauen, der zur Wartung der Kinder und Führung des Haushalts durch fremde Personen verbraucht wird; Selbsteinschätzung für alle Einkommen; verminderte Heranziehung zur Kommunalsteuer für die Einkommen bis zu 3000 ℳ; Festsetzung der Kommunalsteuer auf höchstens den doppelten Betrag der Einkommensteuer; Abziehung des Gesamtbetrages der im letzten Jahr gezahlten Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen; Einführung einer Dividendensteuer für Aktiengesellschaften
2	20	Ortsverein der Maschinenbau- und Metallarbeiter in Neusalz (Oder)	
3	38	Schlüter und Gen. in Wolmirsleben	
4	72	Ortsverband des Gewerkvereins Hirsch-Dunker in Hagen (Westf.)	
5	82	Ledig in Brandenburg (Havel)	
6	85	Christliches Gewerkschafts-Kartell und katholischer Arbeiterverein von Eupen und Umgebung in Eupen	
7	151	Katholische Arbeitervereine des Bezirks Bochum-Hattingen in Bochum	
8	303	Zentralrat der deutschen Gewerkvereine (H.-D.) in Berlin	
9	315	Nationaler Bürgerverein in Oberhausen (Rheinland)	
10	339*)	Magistrat und Stadtverordnetenversammlung in Herne	
11	289	Patriotischer Verein für Freienwalde und Umgegend in Freienwalde (Oder)	Beibehaltung des preußischen Wahlrechts
12	302	Zentralrat der deutschen Gewerkvereine (H.-D.) in Berlin	Einführung des allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrechts mit geheimer Stimmabgabe
13	274	Bund deutscher Militäranwärter in Berlin	Beseitigung der Arreststrafe für die unteren Beamten
14	169	Maler Thiere in Hamburg	Beschwerde über einen Vermessungsbeamten
15	175	Katasterkontrolleur Zimmer in Odenkirchen	Erstattung von Verwaltungskosten des Katasteramts Odenkirchen

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[II. Kommission (für Petitionen)]	
16	II 51	Bergmannswitwe Achte in Sosnowice	Bewilligung einer Unterstützung
17	30	Bodenmeister a. D. Poerschke in Pillau	Erhöhung seiner Pension oder Bewilligung einer laufenden Unterstützung
18	41	Eisenbahnwagenwärter a. D. Helmich in Breslau	Bewilligung einer laufenden Unterstützung
19	49	Eisenbahnwagenmeister a. D. Pätzold in Beuthen (Oberschl.)	Andere Festsetzung seiner Pension oder Wiederaufnahme in den Eisenbahndienst
20	101	Lokomotivführer a. D. Bröker in Witten	Bewilligung einer laufenden Unterstützung
21	132	Bahnmeister a. D. Jocksch in Klein-Stürlack	Erhöhung seiner Pension oder Bewilligung einer laufenden Unterstützung
22	137*)	Lokomotivführer a. D. Böhm in Breslau	Erhöhung der Bezüge der nach dem Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 in den Ruhestand versetzten Beamten und andere Handhabung der Heilungskostenerstattung
23	167	Eisenbahn-Bauassistent a. D. Wachsmuth in Steglitz	Bewilligung einer Unterstützung und Herbeiführung seiner Begnadigung
24	172	Früherer Bahnmeister Gerstmann in Breslau Überreicht vom Abgeordneten Ziesché	Bewilligung einer Pension
25	176	Lokomotivführer a. D. Willig in Rüdesheim (Rhein)	Andere Festsetzung seiner Pension
26	203	Zugführer a. D. v. Brietzke in Altona	Andere Festsetzung seiner Pension
27	204	Pensionierter Lokomotivheizer Ewen in Düppenweiler (Kr. Merzig)	Bewilligung einer Unfallpension
28	221	Bahnhofsarbeiterwitwe Loske in Neisse	Bewilligung einer Unfallrente
29	229	Weichensteller a. D. Jotsch in Juditten bei Königsberg (Pr.)	Volle Auszahlung seiner Beamtenpension neben der Invalidenrente
30	294	Pensionierter Bahnwärter Burchert in Altschottland (Bez. Danzig)	Bewilligung einer laufenden Unterstützung
31	310	Pensionierter Lokomotivführer Schoschnig in Breslau	Bewilligung einer Unfallpension
32	337	Eisenbahnsekretär a. D. Malinowski in Danzig	Andere Festsetzung seiner Pension
33	63	Kunstmaler Ernst in Berlin	Beschwerde über vorzugsweise Berücksichtigung der Angehörigen von Eisenbahnbeamten bei der Einstellung weiblicher Arbeitskräfte in den Eisenbahndienst
34	69	Arbeiter Lauschke in Hannover-Linden	Beschwerde über seine Behandlung
35	73	Stationsassistenten-Witwe Trost in Frankfurt (Main)	Entschädigung wegen des Verfalls einer durch die Direktion der ehemaligen Main-Neckar-Eisenbahn beschlagnahmten Versicherungspolice ihres Ehemannes
36	184	Witwe Dousek geb. Goldmann in Görlitz	Gewährung einer Entschädigung für den tödlichen Unfall ihres Ehemannes auf dem Eisenbahnhof Kodersdorf
37	188	Daniel in Wollersleben	Schadenersatz wegen eines Unfalls auf einem Eisenbahndamm

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

[II. Kommission (für Petitionen)]

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
38	II 125	Waldwärter a. D. Klas in Langenhain (Kr. Höchst, Main)	Bewilligung einer Pension
39	111*)	Diözesan-Synode Gelnhausen-Schlüchtern in Schlüchtern (Bez. Cassel) Überreicht vom Abgeordneten Meyenschein	Überweisung eines Hauses in Hanau an das Konsistorium oder an die Diözesanverbände
40	336	Diözesan-Synodal-Vorstand in Hanau Überreicht vom Abgeordneten Junghenn (Hanau)	
41	3	Sawatzki in Langfuhr-Danzig	Wiederbeschäftigung als Küster
42	66	Lehrer a. D. Mann in Zanow	Beitreibung von Sühnegeld wegen Beleidigung
43	102	Schutzmann a. D. Schneider in Lieblos (Kr. Gelnhausen)	Bewilligung einer Pension
44	226	Polizeikanzlist, Schutzmann a. D. Plorin in Königsberg (Pr.)	Bewilligung einer Unterstützung als Entschädigung für einen im Dienst erlittenen Unfall
45	230	Schutzmann a. D. Hoffmann in Königsberg (Pr.)	
46	58	Görges in Sinzig Überreicht vom Abgeordneten Wallenborn	Gewährung einer Veteranenunterstützung
47	295	Invalidenwitwe Winter in Landsberg (Warthe)	Bewilligung von Witwen- und Waisengeld
48	235	Gemeindevorsteher Petersen u. a. in Düppel und Ravnskoppel	Gewährung einer Kriegsschadenentschädigung
49	76	Hamm in Mülheim (Rhein)	Ausweisung sämtlicher Ausländer
50	195	Schuhmacher Niekodem in Berlin	Bewilligung einer Militärpension
51	164	Früherer Gerichtsdiener Skottke in Königsberg (Pr.)	Weitergewährung einer staatlichen Unterstützung
52	322	Kanzleigehilfenwitwe Hensel in Kattowitz	Bewilligung von Witwengeld
53	142	Pensionierter Strafanstaltsaufseher Sippli in Rhein (Ostpr.)	Bewilligung einer laufenden Unterstützung
54	227	Wiesen- und Fischereiaufseher a. D. Scholz in Kruglanken (Kr. Angerburg) Überreicht vom Abgeordneten Reiner	Erhöhung seiner Pension
55	214	Gärtner Lehmbach in Berlin	Entschädigung wegen seiner Entlassung als erster Gärtner an der Heilstätte zu Kolkwitz u. a.
56	179	Früherer Grenzaufseher Schlobinski in Seerappen (Kr. Fischhausen)	Wiederanstellung im Staatsdienst oder Bewilligung einer Pension
57	70	Karl in Hamburg	Anerkennung seiner Rechte als Herzog von Masovien
58	110	Obergütervorsteher a. D. Ziebert in Wiesbaden	Erstattung des Stempels für einen nicht ausgeführten Kaufvertrag

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[II. Kommission (für Petitionen)]	
59	II 140	Witwe Schulz geb. Witschurke in Berlin	Beschwerde über unrechtmäßiges Abheben eines Sparkassenbetrages
60	166	Zeitungsverleger Klostermann in Warendorf	Gewährung einer Entschädigung an den Ackerer Hüsemann in Evenkamp für den ihm durch Verschulden einer Staatsbehörde zugefügten Verlust seines Vermögens
61	209	Schuhmachermeister Kindler in Berlin	Auszahlung eines Betrages für verjährte Zinsscheine
62	249	Heinrich Rex in Hamburg	unverständlich
63	327	Henschel in Hamburg	Lösung der sozialen Frage und Umgestaltung der bestehenden Rechtsordnung
		III. Kommission (für die Agrarverhältnisse)	
1	II 293	Verein Niederlausitzer Müller in Kottbus	Errichtung besonderer Wasserrechtskommissionen oder von Wasserrechtsgerichten
2	231	Gemeindevorstand zu Wohlau (Kr. Pleß)	Schutz vor Hochwasser durch Veränderung der Flußläufe der Weichsel und Przynka und Herstellung einer besseren Verbindung mit der Nachbarortschaft
3	7	Sommergarnfischer Grimm und Gen. in Quilitz (Kr. Usedom-Wollin) Überreicht vom Abgeordneten v. Böhlendorff-Kölpin	Erteilung der Erlaubnis zur Kleingarnfischerei
4	84	Amt der Zeesener in Stralsund	Erteilung der Freigabe für die Zeesenfischerei im Kl. Jasmunder Bodden
5	93	Fischerei-Verein in Ahlbeck (Seebad)	Schutz gegen die Scherbrett-Grundschleppnetzfischerei
6	228	Bauerngutsbesitzer Roeusch in Penzig (O.-Lausitz) Überreicht vom Abgeordneten Gyßling	Abstellung von Mißständen in der Zusammenlegungssache von Penzig
7	136	Eigentümer Krause und Gen. in Carlshof (Kr. Naugard)	Gesetzliche Regelung von Grundabgaben
8	54	Landwirt Hillgruber in Paulicken (Kr. Pillkallen)	Beschwerde über die Entfernung einer Chausseeüberfahrt
9	201	Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer in Frankfurt (Main)	Einrichtung von Pferde-Versicherungsanstalten
10	316	Vorsitzender des Stralsunder landwirtschaftlichen Vereins in Stralsund	Maßnahmen gegen den Kontraktbruch der nicht zum Gesinde zu rechnenden Landarbeiter
		IV. Kommission (für Handel und Gewerbe)	
1	II 29	Landwirtschaftskammer für die Provinz Ostpreußen zu Königsberg (Pr.)	Beseitigung des Kohlenmangels
2	324*)	Vorstand des Schlesischen Bauernvereins zu Breslau	Beseitigung des Kohlenmangels

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[IV. Kommission (für Handel und Gewerbe)]	
3	II 108	Magdeburger Braunkohlen-Bergbauverein in Oschersleben	Zulassung der Beschäftigung ausländischer polnischer Arbeiter
4	197*)	Verband der Bergarbeiter Deutschlands in Bochum	Änderung des Allgemeinen Berggesetzes in bezug auf den Kalibergbau
5	320	Steigerverband im Ruhrbezirk zu Essen (Ruhr)	Abänderung des Allgemeinen Berggesetzes in bezug auf die technischen Grubenbeamten
6	114	Schiffer Friedländer in Fischhausen	Wiederverpachtung des Ostseestrandes zur Bernsteingewinnung
7	155	Eisenbahn-Bauunternehmer Riebel in Breslau	Höhere Entschädigung für Arbeiten beim Bau der Bahn Schweidnitz-Charlottenbrunn
8	326	Vorstand der Aktiengesellschaft Bismarckshall in Samswegen	Aufhebung der Verpflichtung zur Übernahme der Kosten, die für den Fall des Baus des Mittellandkanals entstehen könnten, bei Erteilung der Genehmigung zum Bau einer privaten Eisenbahnanlage
9	37	Schneider und Kaufmann Bruns in Dingelstedt (Bez Magdeburg)	Erteilung der Erlaubnis zum Kleinhandel mit Branntwein
10	75	Handelskammer zu Sagan	Ablehnung des Antrages der Abgeordneten Trimborn und Gen. (Session 1907, Drucks. Nr 113), betreffend die Schaffung einer besonderen Vertretung des kleinen und mittleren Kaufmannsstandes (Detaillistenkammern) und die Ausbildung kaufmännischer Lehrlinge
11	180	Deutscher Handwerks- u. Gewerbekammertag in Hannover	Einschränkung der Beteiligung von Beamten an Konsumvereinen und Nichtförderung der Konsumvereine usw durch die Staatsbehörden
12	124	Tischlermeister Münkeln in Frankfurt (Main)	Aufhebung der Sicherheitsleistung bei Zwangsversteigerungen von Grundstücken
13	50	Bauingenieur Scherrer in Bonn Überreicht vom Abgeordneten Sittart	Schadenersatz wegen der zwangsweisen Schließung seiner Fabrik
14	191	Zündhölzerfabrikant Winkelius in Hitdorf	Entschädigung für die Entwertung seiner Fabrik durch das Verbot, betr. die Verwendung von weißem Phosphor zur Herstellung von Zündhölzern (Reichsgesetz vom 10. Mai 1903)
15	83*)	Vorstand des Arbeitgeberverbandes für das Buchdruckergewerbe in Berlin	Koalitionsfreiheit im Buchdruckergewerbe
16	74	Präsident des landwirtschaftlichen Vereins für Rheinpreußen zu Bonn	Wiederaufnahme des Antrages der Abg. Graf v. Spee und v. Pappenheim, betr. Beteiligung landwirtschaftlicher Sachverständiger bei der Prüfung der Vorlagen zu gewerblichen Anlagen (§ 16 der Gewerbeordnung) und entsprechende Änderung des Zuständigkeitsgesetzes (Drucks. 79, Session 1907) in der ursprünglich vorgeschlagenen Form
17	109	Verein im Ausland approbierter Zahnärzte in Berlin	Nichtheranziehung der im Ausland approbierten Zahnärzte zur Gewerbesteuer

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		V. Kommission (für das Justizwesen)	
1	II 243	Hilfs-Gefangenaufseher Hilbebrandt in Danzig überreicht vom Abgeordneten Münsterberg	Etatsmäßige Anstellung
2	105	Dr Müller in Dresden	Betr. die Ehrengerichtsbarkeit in den Anwaltskammern
3	186	Hauptverband der öffentlich angestellten Auktionatoren für das Deutsche Reich in Hannover	Änderung des Artikels 125 des preußischen Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 (Anstellung beeidigter Auktionatoren)
4	149	Rechtsanwalt und Notar Wagner in Schneeberg in Sachsen	Herausgabe des dem preußischen Fiskus anheimgefallenen Nachlasses der verwitweten Maurermeister Weiß in Berlin
5	43	Pensionierter Adjunkt der österreichischen Staatsbahnen v. Zakrzewski in Posen	Beschwerde in einer Erbschaftssache
6	52	Janicke in Spandau	Beschwerde wegen Rechtsverweigerung
7	57	Wissigkeit in Mülheim-Speldorf	Beschwerde in Gerichtssachen
8	62	Invalide Freis in Trier	Beschwerde über die Zwangsversteigerung seines Grundbesitzes
9	65	Schuhmachermeister Garbe in Schlawe (Pommern) und Auguste Garbe in Klein-Ruhnow (Kr. Schlawe)	Beschwerde in einer Erbschaftssache
10	68	Schlossermeister Tetzlaff in Birnbaum	Beschwerde in Gerichtssachen
11	80	Jakob Michels in Cöln	Beschwerde über die ihm als Amtsgerichtssekretär und seiner Ehefrau durch seine Vorgesetzten zugefügte Behandlung
12	92	Frau Mücke und Gen. in Pankow	Aufhebung der Entmündigung des Bandagisten Friedrich Mücke u. a.
13	116	Messerschmidt in Wiesbaden	Beschwerde über die Beköstigung und Behandlung im Untersuchungsgefängnis Wiesbaden
14	131	Neumann in Elberfeld	Beschwerde in einer Erbschaftssache
15	146	Posewski in Altstadt bei Gilgenburg	Beschwerde über Rechtsverweigerung
16	178	Wirtschaftsinspektor Jendrikowski in Saalfeld (Ostpr.)	Beschwerde über seine Bestrafung
17	211	Klara Krause in Breslau	Aufhebung ihrer Entmündigung
18	215	Paul Kuno Backhaus in Jerichow	Aufhebung seiner Entmündigung und Beschwerde über seine Behandlung in einer Irrenanstalt
19	216	Mertens in Weißensee bei Berlin	Beschwerde über seine Bestrafung
20	219	Früherer Gemeindeschreiber Bieder in Quolsdorf (Kr. Bolkenhain) überreicht vom Abgeordneten Scholz (Bolkenhain)	Herbeiführung des Wiederaufnahmeverfahrens in einer Strafsache
21	247	Heinrich Pries in Hamburg	Beschwerde über Rechtsverweigerung
22	251	Felician Golejewski in Gördchen	Beschwerde über seine Bestrafung
23	311	Cremer in Cöln	Beschwerde in Gerichtssachen
24	319	Landschaftsgärtner Werner in Delitzsch	Beschwerde über die Zwangsversteigerung seines Grundstücks usw

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition

VI. Kommission (für das Gemeindewesen)

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
1	II 36	Arbeiter Richter in Burgkemnitz	Versagung einer Bauerlaubnis
2	300	Kätner Albers in Schneppenbaum (Kr. Kleve)	Gewährung von Ersatzleistung für eine verspätet gegebene Bauerlaubnis
3	264	Besitzer Kuspiel in Barwienen (Kr. Allenstein) überreicht vom Abgeordneten Graw	Betr. Versagung einer Ansiedlungsgenehmigung
4	95	Schriftsteller Giebeler und Gen. in Hannover	Änderung der Städteordnung für die Provinz Hannover
5	288	Freie Vereinigung Hannoverscher Bürgervereine in Hannover	Ablehnung der Petition des Schriftstellers Giebeler und Gen., betr. Änderung der Städteordnung für die Provinz Hannover
6	208	Verband der Vereine der Bürgermeister und Gemeinden in der Rheinprovinz zu Angermund (Bez. Düsseldorf)	Vorschläge zur Abänderung und Ergänzung der Gemeindeordnung für die Rheinprovinz vom 23. Juli 1845
7	210	wie II 208	Änderung der Kreisordnung für die Rheinprovinz (Wählbarkeit zum Kreistage und zum Kreisausschusse für diejenigen Personen, die ein besoldetes Amt bekleiden, das der Aufsicht des Landrats unterstellt ist)
8	161*)	Gemeindevorsteher in Steglitz	Verleihung des Städterechts an die Gemeinde Steglitz
9	100	Magistrats-Bureauassistenten Bartsch und Gen. in Berlin	Betr. die Anstellungsverhältnisse der aus dem Militäranwärterstande hervorgegangenen Magistrats-Bureauassistenten zu Berlin
10	265*)	Zentralverband der Gemeindebeamten Preußens zu Trier	Abänderung des Gesetzes, betr. die Anstellung und Versorgung der Kommunalbeamten, vom 30. Juli 1899
11	298	Bürgermeister a. D. Aßmann in Jena	Gesetzliche Regelung der Unfallfürsorge der Gemeindebeamten
12	55	Preußischer Hebammen-Verband zu Frankfurt (Main)	Erlaß eines Hebammengesetzes, Anstellung sämtlicher Hebammen, Regelung der Einkommens- und Altersversorgungsverhältnisse der Hebammen (Nr. 12–15)
13	79	Hebammen-Verein in Stettin und Umgegend	
14	190	Hebamme v. Schmid in Bonn	
15	340*)	Vereinigung zur Förderung des deutschen Hebammenwesens in Bonn	
16	24	Pommerscher Städtetag zu Stettin	Aufhebung des Gemeindesteuervorrechts der Beamten, Geistlichen, Kirchendiener und Volksschullehrer sowie der Militärpersonen (Nr. 16–21)
17	56*)	Ostpreußischer Städtetag zu Königsberg (Pr.)	
18	259	Städteverband Sachsen-Anhalt zu Schleusingen	
19	276*)	Handelskammer Frankfurt (Oder)	
20	291	Magistrat und Stadtverordnetenversammlung in Königsberg (Pr.)	
21	332*)	Vorstand des preußischen Städtetages zu Berlin	

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition

[VI. Kommission (für das Gemeindewesen)]

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
22	II 60*)	Reichsverband deutscher Gastwirts-Verbände zu Berlin	Abänderung des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Aufhebung der kommunalen Biersteuer)
23 bis 58	238. 2381 bis 23835	Leiter der Bodenreform Damaschke u. a. in Berlin	Einführung der Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses am Boden (staatliche Zuwachssteuer)
59	67	Witwe Rosa in Schwieda	Erhöhung ihrer Armenunterstützung
60	297	Reisender Buchbinder und Schriftsteller Siegers in Karlsbad	Einführung von Natural-Verpflegungsstationen im Wanderarmenwesen nach österreichischem Muster

VII. Kommission (für das Unterrichtswesen)

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
1	II 199	Verband der Vereine studierender Frauen Deutschlands zu Charlottenburg überreicht vom Abgeordneten Münsterberg	Zulassung von Frauen zur Immatrikulation an preußischen Hochschulen
2	312	Verein Frauenwohl in Hadersleben überreicht vom Abgeordneten Bachmann	Zulassung der Teilnahme der Mädchen am Unterricht in den oberen Klassen der höheren Knabenschulen in kleineren und mittleren Städten
3	351	Vorstand des neuen Frauenvereins in Neumünster überreicht vom Abgeordneten Brütt	(wie vorstehend)
4	115	Hauptmann a. D. v. Ziegler in Boxhagen-Rummelsburg	Förderung der auf Steigerung des Sehvermögens der Jugend gerichteten Bestrebungen
5	78	Oberlehrer an der städtischen höheren Mädchenschule Dr Ziegler in Cöln	Beschwerde über Nichtauszahlung einer Gehaltszulage
6	147*)	Oberlehrer Professor Dr Lakowitz und Gen. in Danzig	Änderung der Bestimmungen über die Anrechnung von Hilfslehrerzeit auf das Besoldungsdienstalter
7	225	Oberlehrer Professor Dr Koch in Lingen (Ems)	Anrechnung von Hilfslehrerdienstzeit auf sein Besoldungsdienstalter
8	47	Verein Frauenerwerb zu Berlin	Einführung des obligatorischen hauswirtschaftlichen Unterrichts in sämtlichen Mädchenschulen
9	177	Hauptlehrer Nommensen in Friedrichstadt überreicht vom Abgeordneten Jürgensen	Wiederverleihung einer Stelle mit Leitungsbefugnissen oder Versetzung in den Wartestand mit vollem Diensteinkommen
10	218	Hauptlehrer Petzold in Jessen überreicht vom Abgeordneten Ernst	Wiederverleihung der ihm entzogenen Rechte eines Hauptlehrers, Gewährung eines höheren Einkommens als Hauptlehrer
11	59*)	Vorsitzende des Vereins katholischer deutscher Lehrerinnen P. Herber in Boppard und Vorsitzende der Abteilung für höhere Mädchenbildung M. Landmann in Danzig	Umwandlung der Kommissionsprüfungen in Entlassungsprüfungen
12	77	Israelitische Volksschullehrer Spiro und Gen. in Fulda	Gleichstellung im Grundgehalt (1 400 ℳ) und in den Alterszulagen (200 ℳ) mit den dort angestellten städtischen Lehrern

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VII. Kommission (für das Unterrichtswesen)]	
13	II 194	Lehrer Post in Deep (Kr. Köslin)	Erhöhung seines Grundgehalts
14	266	Lehrer Baerbaum in Kottbus Überreicht vom Abgeordneten Kopsch	Zulassung zu einer Lehrersterbekasse
15	329	Schulgemeinderepräsentanten und -Mitglieder in Slesin (Kr. Bromberg) Überreicht vom Abgeordneten Stychel	Beschwerde über zu hohe Belastung mit Schulsozietätsbeiträgen
16	4	Pensionierter Lehrer Schmidt in Frankfurt (Oder)	Wiederanstellung
17	148	Lehrer a. D. Szalajda in Schleusenau	Bewilligung einer Pension
18	170	Pensionierter Lehrer Kramer in Lubichow (Kr. Preußisch Stargard)	Bewilligung einer laufenden Unterstützung
19	245	Lehrer a. D. Erz in Rentrisch (Kr. Saarbrücken)	Beschwerde über seine Entlassung
20	32*)	Ehemaliger Schuldiener Reinhold in Breslau	Bewilligung einer Pension
21	27	Schaffner Rosenhövel in Soest	Beschwerde über die Behandlung seines Sohnes in der Rektoratsschule zu Soest
		VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)	
1	II 144	Deichamt des Marienburger Deichverbandes in Fürstenau (Kr. Elbing)	Abschließung der Nogat gegen Eisgang und Hochwasser
2	323*)	Deichamt des Elbinger Deichverbandes zu Elbing Überreicht vom Abgeordneten v. Oldenburg	Abschließung der Nogat gegen Eisgang und Hochwasser
3	278	Fischerinnung zu Weißenfels	Ermäßigung der Schiffahrtabgaben für Fischerkähne auf der Saale und der Unstrut, insbesondere für den Durchgang durch die Beuditzschleuse
4	117	Kanaloberaufseher und Flößereikontrolleur Schendel in Bromberg	Umwandlung der Kanaloberaufseher- und Flößereikontrolleurstelle in Bromberg mit einem Gehalt von 1 500 bis 2 000 ℳ in eine Schiffahrt- und Flößereikontrolleurstelle mit 1 800 bis 3 600 ℳ
5	357	Strommeister Tamoscheidt in Taplacken	Erhebung der Strommeister in die Klasse der mittleren Beamten und Erhöhung der Beköstigungs- und Übernachtungsgelder
6	360	Strommeister und Hafenaufseher Sankowski in Pillau	Erhebung der Strommeister in die Klasse der mittleren Beamten und Erhöhung der Beköstigungs- und Übernachtungsgelder
7	376	Strommeister Würfel in Groß-Bubainen	Erhebung der Strommeister in die Klasse der mittleren Beamten und Erhöhung der Beköstigungs- und Übernachtungsgelder
8	143	Bureauhilfsarbeiter Kraunus in Pillau	Etatsmäßige Anstellung der Hilfsarbeiter bei den Hafenbauinspektionen, Zusicherung von Pension und Hinterbliebenenfürsorge
9	286	Bureauhilfsarbeiter und Bureauvorsteher Rostek in Pillau	Etatsmäßige Anstellung der Hilfsarbeiter bei den Hafenbauinspektionen, Zusicherung von Pension und Hinterbliebenenfürsorge

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
10	II 71	Obere Werksbeamte I. Klasse Gerhard und Gen. in Saarbrücken	Gleichstellung der Obersteiger, Maschinen- und Bauwerkmeister im Gehalt mit den Werkstättenvorstehern, technischen Sekretären und Oberbahnmeistern der Eisenbahnverwaltung und den technischen Sekretären der Bergverwaltung, schnelleres Aufrücken in die höheren Gehaltsstufen und Erreichung der Höchstpension nach 35 Dienstjahren
11	299	Verband technischer Grubenbeamten der preußischen Staatswerke zu Saarbrücken	Erhöhung der Gehälter der mittleren Werksbeamten I. Klasse (auf 1 800 bis 3 800 ℳ), Beseitigung der Gratifikationen, Umwandlung der mittleren Werksbeamtenstellen II. Klasse in solche I. Klasse
12	9	Bergunterbeamte des Saarreviers Dörr und Gen. in Saarbrücken	Unkündbare etatsmäßige Anstellung der Bergunterbeamten, Festsetzung des Anfangsgehalts auf 1300 ℳ, frühere Erreichung des Höchstgehalts
13	112*)	Bureaugehilfen Kolonko und Gen. in Königshütte u. a. O.	Etatsmäßige Anstellung der Bureaugehilfen der Steinkohlenwerke Oberschlesiens und Erhöhung ihrer Bezüge
14	153	Vorstand des ostpreußischen Städtetages zu Königsberg (Pr.)	Einsetzung einer Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung
15	334	Handelskammer zu Thorn	Ermäßigung der Fracht für das mehr als 200 kg schwere Reisegepäck der Geschäftsreisenden
16	6	Kommunalverein in Treptow bei Berlin	Höherlegung der Görlitzer Bahn an der Elsen- und der Bouchéstraße in Treptow bei Berlin
17	11	Bürgervereine zu Barmbeck—Hamburg	betr. den Betrieb und Tarif auf der Hamburger Stadt- und Vorortbahn
18 bis 35	26*) 26 1 bis 26 16 39	Folgende Petenten beantragen	Einführung des Vollbahnbetriebes mit Schnellzugsverkehr auf den Strecken Striegau-Rohnstock-Bolkenhain-Merzdorf und Jauer-Rohnstock
		Alt-Röhrsdorf (Gemeindevorsteher) — Bolkenhain (Magistrat) — Dätzdorf (Gemeindevorsteher) — Hirschberg (Magistrat und Handelskammer) — Hohenfriedeberg (Magistrat) — Jauer (Schweidnitz-Jauersche Fürstentums-Landschaft) — Kupferberg (Magistrat) — Lissa (Magistrat) — Lüben (Magistrat) — Neumarkt (Magistrat) — Ober-Rohnstock (Gemeindevorsteher) — Rudelstadt (Gemeindevorsteher) — Seckerwitz (Gemeindevorsteher) — Semmelwitz (Gutsbesitzer Petschelt) — Thomasdorf (Gemeindevorsteher) — Tschirnitz (Gemeindevorsteher) — Würgsdorf (Gemeindevorsteher)	
36	103*)	Stützer und Gen. in Heyerode (Obereichsfeld) überreicht vom Abgeordneten Tourneau	Näherlegung des Bahnhofs in Heyerode bei der projektierten Nebenbahn Mühlhausen-Treffurt
37	15	Magistrat zu Kletzko	Herstellung einer Nebenbahn von Gnesen über Kletzko nach einer Station (Revier oder Schokken) der Nebenbahn Posen-Janowitz
38	19*)	Magistrat zu Baldenburg	Erbauung einer Bahn Bublitz (Pommern)-Baldenburg (Westpreußen) und deren Weiterführung an die Ostbahn
39	96	Bürgermeister a. D. Epstein und Gen. in Nassau (Lahn)	Erbauung einer Bahn Montabaur durch das Gelbachtal nach Nassau
40	104	Magistrat zu Harburg (Elbe)	Erbauung einer Bahn Buxtehude-Harsefeld
41	154*)	Apotheker Hanhart in Kaisersesch	Erbauung einer Bahn Carden-Kaisersesch
42	220	Beigeordneter Oberbillig und Gen. in Holsthum	Weiterführung der Bahn Pronsfeld-Neuerburg über Mettendorf, Holzthum, Irrel, Igel nach Trier
43	287	Kaufmann Haacke und Gen. in Berschweiler (Kr. St Wendel)	Erbauung einer Bahn Heimbach-Fohren-Linden-Baumholder

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
44	II 314	Kaufmann Mertes und Gen. in Neroth u. a. O. Überreicht vom Abgeordneten Wallenborn	Erbauung einer Bahn Wittlich-Gerolstein
45	341	Bürgermeister Bellefontaine u. a. in Wittlich	Erbauung einer Bahn von Wittlich nach der Kyllbahn Ehrang-Gerolstein
46	343	Vorstand der Zwangsinnungen in dem Amtsgerichtsbezirk Borken	Erbauung einer Bahn Borken-Jesberg-Frankenberg an Stelle der geplanten Bahn Zimmersrode-Jesberg-Frankenberg
47	344	Vorstand des landwirtschaftlichen Vereins für den Amtsgerichtsbezirk Borken und das Nachbargebiet	(wie Nr. 46)
48	370	Vorstand des Bürgervereins zu Ückermünde	Erbauung einer Bahn Ückermünde-Ziegenort
49	128*	Bahnsteigschaffner Meyer in Berlin	Gleichstellung der Bahnsteigschaffner mit den Bureaudienern und Weichenstellern, Gewährung von Stellenzulagen und Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses
50	361*	Hilfsbahnsteigschaffner Baldus in Frankfurt (Main)	Erhöhung des Einkommens der Hilfsbahnsteigschaffner und Hilfsportiers, Gewährung einer Entschädigung oder Beihilfe für die Dienstkleidung, Regelung der Anstellungsverhältnisse
51	35*	Bahnwärter Brysch in Schakanau	Festsetzung des Höchstgehalts der Bahnwärter auf 1 300 ℳ, $1\frac{1}{2}$fache Anrechnung des Nachtdienstes bei der Pensionierung, Verlängerung des Erholungsurlaubs
52	139*	Vereinigung der Bahnwärter im Direktionsbezirk Mainz	Erhöhung des Gehalts der Bahnwärter (1 000 ℳ steigend in 15 Jahren auf 1 400 ℳ), Anrechnung der Dienstzeit vom Tage der Vereidigung ab bei der Pensionierung, unkündbare Anstellung 5 Jahre nach der etatsmäßigen Anstellung, Gewährung eines achttägigen Erholungsurlaubs, Erhöhung der täglichen Ablöserzulage für die Hilfsbahnwärter auf 20 ₰
53	301*	Eisenbahnbetriebsingenieure Appelborn und Gen. in Essen (Ruhr) u. a. O.	Unwiderrufliche Anstellung der Betriebsingenieur und Erhöhung ihres Gehalts
54	263	Hilfsbremser Buchowski in Allenstein Überreicht vom Abgeordneten Graw	Etatsmäßige Anstellung
55	119	Eisenbahnbureaudiener Heinrich und Gen. in Danzig u. a. O.	Erhöhung des Gehalts der Bureaudiener (1 400 ℳ steigend in 15 Jahren auf 1 900 ℳ), Verlängerung des Sommerurlaubs, unkündbare Anstellung nach fünfjähriger Dienstzeit
56	141*	Hilfsbureaudiener Schäddrich und Gen. in Erfurt u. a. O.	Etatsmäßige Anstellung der nicht aus dem Militäranwärterstande hervorgegangenen Hilfsbureaudiener und Aufbesserung ihres Diensteinkommens
57	14*	Eisenbahnassistenten-Verband zu Berlin	Erhöhung des Gehalts der Eisenbahnassistenten (1 800 ℳ steigend in 18 Jahren auf 3 600 ℳ), Abschaffung des Diätariats
58	21	Eisenbahnassistent Adamski in Königsberg (Pr.)	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
59	II 23*)	Verband der vereinigten Fahrkartenausgeber in Cöln	Aufbesserung des Gehalts der Fahrkartenausgeber, Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses, unkündbare Anstellung, Beilegung der Amtsbezeichnung „Kassenassistent", Überführung in die mittleren Beamtenstellen
60	13*)	Fahrkartendrucker Schneider in Rixdorf	Erhöhung des Gehalts der Fahrkartendrucker (1 400 M steigend in 15 Jahren auf 1 800 M), Gewährung eines längeren Sommerurlaubs
61	5	Stationsgehilfe Tornow in Weimar	Verleihung einer etatsmäßigen Stelle als mittlerer Beamter
62	152*)	Verein weiblicher Angestellter E. V. zu Cöln	Gleichstellung der Eisenbahngehilfinnen mit den Postgehilfinnen in bezug auf Gehalt, Urlaub und Beamtenverhältnis
63	362*)	Eisenbahnkanzlisten I. Klasse Otto und Gen. in Berlin	Gleichstellung der Eisenbahnkanzlisten I. Klasse mit den Eisenbahn-Assistenten
64	165	Eisenbahnlademeister Hirsch in Rybnik	Schadloshaltung wegen seiner Versetzung nach Rybnik, Gewährung einer Stellenzulage, Beförderung älterer Lademeister zu Bühnenmeistern
65	174	Eisenbahnmagazinaufseher Gutermuth u. Gen. in Cassel u. a. O.	Andere Regelung der Gehaltsverhältnisse der Magazinaufseher, Zurechnung zu den Subalternbeamten und Beilegung der Amtsbezeichnung „Materialienverwaltungsassistent"
66	61*)	Eisenbahnpackmeister Blum in Cöln	Gleichstellung der Packmeister mit den Lademeistern und Erhöhung des Gehalts auf 1 400 bis 1 800 M
67	242*)	Packmeister der Eisenbahndirektion zu Breslau	Aufbesserung des Einkommens der Packmeister
68	89*)	Vereinigung der Staatsbahnportiers in Elberfeld	Festsetzung des Höchstgehalts der Portiers auf 1 800 M, schnellere und unkündbare Anstellung
69	107	Schirrmeister Narey in Bochum	Festsetzung des Höchstgehalts der Schirrmeister und Schirrmänner auf 2 200 bezw. 1 500 M, Gewährung pensionsfähiger Nebenbezüge, anderweite Regelung der pensionsfähigen Dienstzeit, Versetzung der Schirrmeister in die II. Klasse der Subalternbeamten, Vermehrung der etatsmäßigen Stellen, Schirrmeisterprüfung, Achtstundendienst, Erholungsurlaub, Verbesserung der Aufenthaltsräume, Freifahrt für Pensionäre
70	282	Stationsvorsteher Holz und Wolkenthin in Königsberg (Pr.)	Übernahme in das Staatsbeamtenverhältnis, Einkommensaufbesserung und Pensionsregulierung
71	280*)	Stellwerksschlosser Ostwald in Oberhausen	Besserung der Anstellungsverhältnisse der Stellwerksschlosser
72	10*)	Stellwerksweichensteller Balzer in Waren	Erhöhung des Gehalts der Stellwerksweichensteller (1 400 M, steigend in 15 Jahren auf 2 000 M), Gleichstellung mit den Weichenstellern I. Klasse, Erhöhung der Stellenzulagen auf 120 bezw. 100 M
73	25*)	Stellwerksweichensteller Duchatsch in Breslau	Erhöhung des Gehalts der Stellwerksweichensteller (1400 M, steigend in 15 Jahren auf 1900 M), $1\frac{1}{2}$-fache Anrechnung der Nachtdienstzeit bei der Pensionierung, Verlängerung des Erholungsurlaubs
74	97*)	Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Kloke in Essen	Regelung der Gehalts-, Dienst- und Rangverhältnisse der höheren technischen Verwaltungsbeamten der Staatseisenbahnen

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
75	II 17	Staatsbahntelegraphen-Beamten-Vereine zu Essen (Ruhr)	Gleichstellung der Eisenbahntelegraphisten mit den seit 1901 ohne Prüfung zum Eisenbahnassistenten ernannten Telegraphisten, Verbesserung ihres Einkommens
76	91	Eisenbahntelegraphist Paterjey in Hannover	Beförderung zum Kanzlisten oder Eisenbahnassistenten für den Telegraphendienst
77	160	Eisenbahntelegraphist Kuhrau in Magdeburg Überreicht vom Abgeordneten Schiffer	Beförderung zum Stationsassistenten für den Telegraphendienst ohne Prüfung
78	237	Eisenbahntelegraphist Wachsmuth in Remscheid	Beförderung zum Eisenbahnassistenten
79	126	Verband deutscher Eisenbahnwagenmeister und -Anwärter in Essen (Ruhr)	Gleichstellung der Wagenmeister im Gehalt mit den Lokomotivführern und Gewährung des Wohnungsgeldzuschusses der mittleren Beamten
80	8*)	Eisenbahnwagenwärter Kuschnerus in Hagen (Westf.)	Erhöhung des Gehalts der Wagenwärter (1200 ℳ, steigend in 18 Jahren auf 1800 ℳ), Erhöhung des pensionsfähigen Satzes der Nebenbezüge auf 300 ℳ
81	134	Eisenbahnwagenwärter Herrmann in Charlottenburg	Erhöhung des Gehalts der Wagenwärter (1400 ℳ steigend in 15 Jahren auf 1800 ℳ), unkündbare Anstellung
82	33*)	Weichensteller Majunke in Breslau	Erhöhung des Gehalts der Weichensteller (1200 ℳ steigend in 15 Jahren auf 1700 ℳ), 1½fache Anrechnung des Nachtdienstes bei der Pensionierung, unkündbare Anstellung, Lieferung von Winterkleidung, andere Regelung des Erholungsurlaubs
83	86	Weichensteller Rosenberg in Altona-Ottensen	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
84	28	Eisenbahnwerkführer Schaake und Gen. in Witten (Ruhr)	Erhöhung des Gehalts der Werkführer (1500 bis 2700 ℳ), Beförderung zu Subalternbeamten II. Klasse, Zulassung zur Werkmeisterprüfung
85	181	Eisenbahnwerkführer Setz in Elberfeld	Überführung der Werkführer in die II. Klasse der Subalternbeamten
86	192	Provinzialrentmeister Honert in Münster Überreicht vom Abgeordneten Schmedding (Münster)	Gleichstellung der Provinzialrentmeister in Rang und Gehalt mit den Rechnungsdirektoren bezw. Kasseninspektoren, Verleihung des Ranges der Räte IV. Klasse an einen Teil der Provinzialrentmeister, Beilegung einer anderen Amtsbezeichnung
87	212	Regierungssekretär Salzwedel in Marienwerder Überreicht vom Abgeordneten Witt (Marienwerder)	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
88	183	Baugewerkschullehrer Heitmann in Höxter	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
89	207	Eichamtssekretär Schulz in Magdeburg	Gehalts- und Rangerhöhung für die Bureau- und Kassenbeamten der Eichämter
90	292	Haus- und Grundbesitzerverein von 1903 in Charlottenburg	Vermehrung der Polizeimannschaften in Charlottenburg und Gehaltserhöhung für die Polizeibeamten
91	135*)	Bureauhilfsarbeiter beim statistischen Landesamt Arndt und Gen. in Berlin	Verbesserung ihrer Einkommens- und Dienstverhältnisse

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
92	II 331	Bureaugehilfen Zander und Gen. in Peine u. a. O.	Übernahme der landrätlichen Bureaugehilfen in das Staatsbeamtenverhältnis
93	46	Polizeikommissare Neumann und Gen. in Hannover	Gleichstellung der Polizeikommissare in Rang und Gehalt mit den Polizeileutnants in Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf
94	313	Polizeikommissare Kleinschmidt und Gen. in Kiel	Gleichstellung der Polizeikommissare im Höchstgehalt mit den mittleren Beamten der Provinzialbehörden
95	133	Polizeisekretäre Schaack und Seiffert in Saarbrücken	Gleichstellung der Polizeisekretäre in den Provinzen in Rang und Gehalt mit den Polizeisekretären in Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf, bezw. Kreis-, Steuer- und Regierungssekretären
96	252*)	Polizeisekretär Gaßmeyer in Breslau	
97	253	Polizeisekretär Beyerle in Hannover	
98	254	Polizeisekretäre Wagner und Gen. in Cassel	
99	255	Polizeisekretäre Koose und Gen. in Königsberg (Pr.)	
100	256	Polizeisekretäre Goerlitz und Gen. in Posen	
101	257	Polizeisekretär, Kanzleirat Stillger in Wiesbaden	
102	258	Polizeisekretär Nießen in Cöln	
103	189*)	Polizeitelegraphenassistent Filter in Berlin	Vereinigung der Polizeitelegraphenassistenten und -Sekretäre bei der Zentraltelegraphenstation des Polizeipräsidiums in Berlin zu einer Besoldungsklasse
104	45*)	Meldeamtsbureauassistenten Feige und Gen. in Berlin	Vereinigung der Meldeamtsbureauassistenten des Polizeipräsidiums in Berlin mit den Polizeisekretären zu einer Besoldungsklasse und Beilegung der Amtsbezeichnung „Polizeisekretär"
105	185*)	Meldeamtsassistenten Lange und Gen. in Charlottenburg	Aufhebung der im Jahre 1897 geschaffenen Meldeamtsbeamtenstellen und Vereinigung mit den Bureaubeamten I. Klasse zu einer Besoldungsklasse, Abkürzung des Diätariats
106	308	Schutzmannswachtmeister Weber und Gen. in Stettin	Gleichstellung der Schutzmannswachtmeister mit den Oberwachtmeistern der Gendarmerie
107	163	Polizeibote Milles in Cöln	Erhöhung des Gehalts der Polizeiboten (1 200 ℳ steigend in 15 Jahren auf 1 800 ℳ)
108	1	Magistrat der Stadt Luckenwalde	Errichtung eines neuen Amtsgerichtsgebäudes
109	118	Amtsgerichtssekretär Reinecke in Dortmund	Andere Regelung der Dienstaltersverhältnisse derjenigen Gerichtsaktuare I. Klasse, die im Jahre 1879 in den Gerichtsvollzieherdienst getreten und nach der Neuregelung des Gerichtsvollzieherwesens im Jahre 1900 in den Gerichtsschreiberdienst zurückübernommen sind
110	127	Gerichtskassenrendant, Rechnungsrat Schulze in Charlottenburg	Bewilligung einer außerordentlichen Remuneration für Zahlungs- und Rechnungsgeschäfte beim Bau des Amtsgerichtsgebäudes in Charlottenburg und grundsätzliche Anerkennung derartiger Geschäfte als besonders zu entschädigende Dienstleistungen
111	138	Amtsgerichtssekretär Piekniewski in Breslau	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
112	II 159	Amtsgerichtssekretär Franzmann in Hagen (Westf.)	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
113	213	Amtsgerichtssekretär Schulz in Danzig	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
114	198	Gerichtsassistenten Langner und Gen. in Striegau u. a. O.	Gleichstellung der aus dem Zivilanwärterstande hervorgegangenen Gerichtsassistenten mit den Sekretären ohne Nachprüfung oder Gewährung einer pensionsfähigen Zulage oder Remuneration
115	239	Vorstand des preußischen Gerichtsvollzieherverbandes in Berlin	Erhöhung des Gehalts der Gerichtsvollzieher (1 800 bis 3 600 *M*), andere Regelung der Pensionsverhältnisse und Abschaffung der Gerichtsvollzieher II. Gehaltsklasse, Aufhebung des § 21 der Gerichtsvollzieherordnung
116	193	Kanzlist Georg in Berlin	Andere Festsetzung seines Besoldungsdienstalters
117	270	Verband der preußischen Justizkanzleibeamten (Militäranwärter) zu Berlin	Erhöhung des Gehalts der Kanzlisten, Gleichstellung mit den Assistenten, Anrechnung von Diätarienzeit auf das Besoldungsdienstalter
118	284	Verband der preußischen Justizkanzleibeamten (Militäranwärter) zu Berlin	Frühere Anstellung der Kanzleidiätare durch Vermehrung der Kanzlistenstellen, Abkürzung des Diätariats, Erhöhung der Diäten und des Wohnungsgeldzuschusses
119	217	Vorstand des Zentralverbandes preußischer Justizkanzleigehilfen zu Berlin	Etatsmäßige Anstellung der nichtzivilversorgungsberechtigten Justizkanzleigehilfen, Erhöhung ihres Einkommens
120	283	Verband der preußischen Justizkanzleibeamten (Militäranwärter) zu Berlin	Gleichstellung der Justizkanzleigehilfen mit den Kanzleibeamten der Reichsbehörden, Verminderung der Dienstaltersstufen, andere Festsetzung des Besoldungsdienstalters vom Tage der bestandenen Prüfung ab
121	44*)	Verein der Justizunterbeamten des Oberlandesgerichtsbezirks Königsberg (Pr.)	Erhöhung des Gehalts der Justizunterbeamten (1 400 bis 2 100 *M*) und des Kleidergeldes auf 80 *M*
122	113*)	Verein der Justizunterbeamten des Oberlandesgerichtsbezirks Cöln	Erhöhung des Gehalts der Justizunterbeamten (1 200 bis 2 100 *M*)
123	12	Bund der Justizunterbeamten-Vereine in Preußen zu Breslau	Erhöhung des Gehalts der Gerichtsdiener und Gefangenaufseher (1 400 *M* bis 2 100 *M*), der Oberaufseher und Hausväter (1 800 bis 2 400 *M*) und Vermehrung der etatsmäßigen Stellen
124	224	Gerichtsdiener Weiß in Goslar Überreicht vom Abgeordneten Horn	Erhöhung des Gehalts der Gerichtsdiener und Gefangenaufseher (1 400 *M* steigend in 14 Jahren auf 2 100 *M*)
125	48	Gefangenaufseher Müller in Hannover	Erhöhung des Gehalts der Gefangenaufseher (1 400 bis 2 100 *M*)
126	171	Oberaufseher Bublitz und Gen. in Siegburg	Erhöhung des Gehalts der aus dem Militäranwärterstande hervorgegangenen Strafanstalts- und Gefängnisaufseher (1 200 *M* steigend in 18 Jahren auf 1 800 *M*), des Gehalts der Oberaufseher, Hausväter und Werkmeister (1 500 bis 2 100 *M*); Bewilligung einer Kleidergeldentschädigung, Erleichterung des Nachtdienstes, Überführung der Oberaufseher, Hausväter und Werkmeister in die Klasse der Subalternbeamten

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
127	II 16	Spezialkommissionssekretär Biermann I in Siegen	Gleichstellung der Spezialkommissionssekretäre im Gehalt mit den Amtsgerichtssekretären und Erhöhung der Reisezulage der Spezialkommissions-Bureaubeamten
128	81	Gemeindevorsteher Möller in Bad Rehburg	Bewilligung von Staatsmitteln zur Verbesserung des Bades Rehburg
129	202	Kommission der Lehrer des masurischen Gauverbandes in Lyck	Gewährung der Ostmarkenzulage an die Lehrer der südlichen Kreise der Provinz Ostpreußen
130	328	Lehrer und Lehrerinnen Schemke und Gen. in Danzig-St Albrecht	Gewährung der Ostmarkenzulage in der Vorstadt St Albrecht
131 bis 141	260 260 1 bis 260 10	Folgende staatlich geprüften Gesanglehrer beantragen	Gleichstellung der Gesanglehrer an höheren Lehranstalten, die das akademische Institut für Kirchenmusik besucht haben, im Gehalt mit den geprüften Zeichenlehrern
		Barmen: Leiste — Bitterfeld: Werner — M.-Gladbach: Wienpahl — Hameln: Arndt — Hersfeld: Fischer — Kiel: Sonderburg, Stolz — Magdeburg: Kuhne — Rathenow: Balfanz — Schneidemühl: Ziemke — Wiesbaden: Weber	
142	34	Schuldiener Alex und Gen. in Königsberg (Pr.) u. a. O.	Gleichstellung der Schuldiener an den staatlichen höheren Lehranstalten mit den Unterbeamten (Boten, Kanzlei-, Gerichtsdiener usw) staatlicher Behörden
143	158	Schuldiener Vogel und Gen. in Siegburg u. a. O.	Erhöhung des Gehalts der Schuldiener an den staatlichen höheren Lehranstalten (1 200 *M* steigend in 18 Jahren auf 1 600 *M*) sowie Abänderung der Amtsbezeichnung „Schuldiener" in „Hausmeister" oder „Kastellan"
144	94*)	Bibliotheksdiener Hennig und Gen. in Berlin	Gleichstellung des Einkommens der Unterbeamten der Kgl. Bibliothek mit dem der Unterbeamten des Staatsarchivs, der Seehandlung und des Zeughauses
145	31	Röhrmeister Straube und Gen. in Berlin	Erhöhung des Gehalts der Unterbeamten der Kgl. Museen (1 500 *M* steigend in 15 Jahren auf 2 400 *M*) und des Wohnungsgeldzuschusses auf 540 *M*
146	40*)	Techniker Barghoorn und Gen. in Gr.-Lichterfelde	Schaffung etatsmäßiger Stellen für Techniker beim Materialprüfungsamt und Erhöhung der Gehälter bei diesen und den noch verbleibenden diätarischen Stellen
147	240*)	Preußischer Landesverband technischer Zoll- und Steuerbeamten in Berlin	Andere Regelung der Laufbahn der aus dem Supernumerariat hervorgehenden Zoll- und Steuerbeamten
148	120	Verband deutscher Grenz-, Zoll-, Revisions- und Steueraufseher in Altona	Erhöhung des Gehalts der aus dem Militäranwärterstande hervorgegangenen Zoll- und Steuersekretäre (2 000 *M* steigend in 15 Jahren auf 4 200 *M*), gleichmäßige Festsetzung des Besoldungsdienstalters auf das 40. Lebensjahr
149	121	Verband der nicht aus dem Supernumerarstande hervorgegangenen mittleren Zoll- und Steuerbeamten in Berlin	Gleichstellung a) der Zoll- und Steuersekretäre mit den Sekretären anderer Verwaltungen, Erreichung des Höchstgehalts in 18 Jahren, b) der Hauptamtsassistenten und Einnehmer I mit den Sekretären und Obereinnehmern, Erreichung des Höchstgehalts in 18 Jahren, c) der Zoll- und Steuerassistenten und -Einnehmer mit den Post- und Eisenbahn-Assistenten, Erreichung des Höchstgehalts in 15 Jahren

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
150	II 123	Verband deutscher Grenz-, Zoll-, Revisions- und Steueraufseher in Altona	Erhöhung des Gehalts der Zoll- und Steuerassistenten (1 800 M steigend in 15 Jahren auf 3 600 M) Festsetzung des Besoldungsdienstalters auf das 40. Lebensjahr, Vorbehaltung von 900 Sekretärstellen für die Militäranwärter
151	122	Verband deutscher Grenz-, Zoll-, Revisions- und Steueraufseher in Altona	Erhöhung des Gehalts der Grenz-, Zoll-, Revisions- und Steueraufseher (1 500 M steigend in 15 Jahren auf 2 700 M), Verleihung der Amtsbezeichnung „Kontrolleur" und Vermehrung der etatsmäßigen Stellen
152	64	Revisionsaufseher Nagel und Gen. in Ottensen	Versetzung der Grenz- und Steueraufseher unter die mittleren Beamten und Bewilligung eines Gehalts von 1 500 bis 2 700 M
153	22	Hauptamtsdiener Kremser und Gen. in Berlin	Erhöhung des Gehalts der Amtsdiener der Zoll- und Steuerverwaltung (1 200 M steigend in 15 Jahren auf 1 800 M), sowie unkündbare Anstellung auf Lebenszeit nach zeitlich begrenzter Probedienstzeit
154	350	Bund deutscher Militäranwärter zu Charlottenburg	Erhöhung des Gehalts der Amtsdiener bei der Verwaltung der indirekten Steuern (1 200 M steigend in 18 Jahren auf 1 800 M), sowie unkündbare Anstellung auf Lebenszeit nach abgeleisteter Probedienstzeit
155	182	Oberlandmesser Seifert in Breslau	Abänderung der Vorschriften über die Vor- und Ausbildung der Landmesser, Erhöhung ihrer Dienstbezüge
156	272	Bund deutscher Militäranwärter in Berlin	Erhöhung des Anfangs- und Höchstgehalts um 30 %, Verkürzung der Aufsteigefrist bis zum Höchstgehalt um 3 bis 6 Jahre, Erlaß eines Gesetzes zur Prüfung des Einkommens der Beamten in gewissen Zeiträumen
157	99	Unterbeamten-Verein in Koblenz	Erhöhung des Gehalts sämtlicher Unterbeamten (1200 M steigend in 18 Jahren auf 2000 M), Anstellung auf Lebenszeit, Anrechnung von Militärdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter, Sonntagsruhe und bessere Dienstwohnungen
158	279*)	Verein der Kaiserlichen und Königlichen Unterbeamten in Münster (Westf.)	
159	205	Bund deutscher Militäranwärter in Berlin	Anrechnung von Militärdienstjahren auf das Besoldungsdienstalter, Erreichung des Höchstgehalts nach 30jähriger Gesamtdienstzeit
160	273	Bund deutscher Militäranwärter in Berlin	Beseitigung bezw. Einschränkung des Diätariats für Militäranwärter
161	157	Geh. Regierungsrat a. D. Haussen in Goslar	Gewährung von Erziehungsbeihilfen für die Kinder der aktiven und pensionierten Beamten
162	232	Beamten-Vereinigung in Dortmund	Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses
163	275	Bund deutscher Militäranwärter in Berlin	Gewährung eines entsprechenden Wohnungsgeldes und für die Orte, die unter besonderen Teurungsverhältnissen zu leiden haben, eine Orts- oder Teurungszulage
164	2	Eisenbahnassistent a. D. Wieck in Bonn	Ausdehnung des Pensionsgesetzes vom 27. Mai 1907 auf die vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand versetzten Beamten
165	53	Gendarmeriewachtmeister Hiltner in Deutschendorf	
166	98*)	Verein pensionierter Deutscher Reichs- und Staatsbeamten in Hannover	

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
		[VIII. Kommission (zur Prüfung des Staatshaushaltsetats)]	
167	II 173*)	Stationsvorsteher a. D. Reimann und Gen. in Halle (Saale)	Ausdehnung des Pensionsgesetzes vom 27. Mai 1907 auf die vor dem 1. April 1907 in den Ruhestand versetzten Beamten
168	187	Eisenbahnsekretär a. D. Kroehnke in Königsberg (Pr.)	
169	42	Oberlehrer a. D. Roesener in Breslau	Festsetzung der Pension eines Oberlehrers auf mindestens 1 200 M. und Ausdehnung neuer Pensionsgesetze auf bereits pensionierte Beamte
170	347	Verein der Reichs-, Staats- und Kommunal-Ruhegehalts-, Witwen- und Waisen-Geldempfänger zu Bromberg	Ausdehnung des Pensionsgesetzes vom 27. Mai 1907 auf die vor dem 1. April 1907 pensionierten Beamten, Erhöhung der Pensionen entsprechend den Gehältern der betreffenden Beamtenklassen, Gewährung der Ostmarkenzulage oder einer anderen pensionsfähigen Zulage
171	150	Eisenbahnzugführer a. D. Schultz in Halle (Saale)	Erhöhung der Pension der aus dem Privateisenbahndienst übernommenen pensionierten Staatseisenbahnbeamten um den Betrag, der ihnen als Kriegsteilnehmer nach Art. XI des Pensionsgesetzes vom 27. Mai 1907 zusteht, aber nicht zur Auszahlung gelangt
172	156	Eisenbahnhofsvorsteher a. D. Rockohl in Halle (Saale)	
173	196	Lokomotivführer a. D. Schlenter in Gr.-Lichterfelde	
174	234	Lokomotivführer a. D. Storbeck in Halle (Saale)	
175	236	Zugführer a. D. Boege in Döllme (Bez. Halle)	
176	262	Lokomotivführer a. D. Salzmann und Gen. in Erfurt	
177	346	Bahnmeister I. Klasse a. D. Brohmann in Halle (Saale)	
178	271	Eisenbahnschaffner a. D. Schimke in Fürstenwalde (Spree) Überreicht vom Abgeordneten Mathis	
179	233	Kalkulaturvorsteher a. D. Osieglowski in Königsberg (Pr.)	Gleichberechtigung der aus Anlaß der Verstaatlichung der Ostpreußischen Südbahn übernommenen Beamten bezgl. der Gewährung von Pensionen usw mit den anderen Staatsbeamten
180	244	Lokomotivführer a. D. Jansen in Cöln	Ausdehnung sämtlicher Bestimmungen des Pensionsgesetzes vom 27. Mai 1907 auf die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes pensionierten Kriegsteilnehmer
181	307	Steuerexekutor a. D. Schumacher in Brühl (Kr. Cöln)	Nichtanrechnung seiner durch das Pensionsgesetz vom 27. Mai 1907 erhöhten Pension auf eine Veteranenbeihilfe
182	162*)	Pensionäre Wolff und Gen. in Bonn und Umgegend Überreicht vom Abgeordneten Dr Hauptmann	Erhöhung der Pensionen, Belassung des Kommunalsteuerprivilegs für Pensionäre oder Gewährung eines entsprechenden Pensionszuschusses, Gewährung einer Teurungszulage
183	321*)	Kanzleisekretär a. D. Gehlhaar und Gen. in Königsberg (Pr.)	
184	248	Stationsvorsteher a. D. Schenck und Gen. in Erfurt	Gewährung einer Teurungszulage an die vor dem 1. April 1907 pensionierten Beamten
185	290	Pens. Oberwachtmeister und Gendarmen Kunst und Gen. in Königsberg (Pr.)	Pensionserhöhung für die Oberwachtmeister und Gendarmen, die vor der letzten Gehaltserhöhung pensioniert worden sind und Gewährung einer Entschädigung für Nichtbenutzung des Zivilversorgungsscheins

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition

XI. Kommission (zur Vorberatung des Gesetzentwurfs über Maßnahmen zur Stärkung des Deutschtums in den Provinzen Westpreußen und Posen)

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
1	II 90*)	Deutscher Ostmarken-Verein zu Berlin	Verleihung des Enteignungsrechts und des Einspruchsrechts bei Grundstücksverkäufen
2	250	Tierarzt Schmidt (Verwaltung des deutschen Volksblattes für Galizien) in Przemysl	Maßregeln gegen die Polonisierung
3	267	Kgl. Bauinspektor Helmrich in Königsberg (Pr.)	Verleihung des Vorkaufsrechts an Stelle des Enteignungsrechts
4	268	Landgeschworener und Rentier Schrader in Marienwerder (Westpr.)	Erweiterung der Bestimmungen über das Enteignungsrecht
5	277	Meyer in Berlin	Vorschläge an Stelle des Enteignungsrechts
6	296	Ortsgruppe des alldeutschen Verbandes in Darmstadt	Ausdehnung der Bestimmungen des Gesetzentwurfs auf Oberschlesien

XII. Kommission (zur Vorberatung des Entwurfs eines Quellenschutzgesetzes)

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
1	II 285	Hotelbesitzer und Gemeindeverordneter Schroeder und Gen. in Neuenahr	Vermeidung der Schädigung der Gemeinde Neuenahr und ihrer Interessen durch die Heilquellen-Aktien-Gesellschaft
2	318	Magistrat zu Wiesbaden	Ausschließung des Geltungsgebiets der Nassauischen Verordnung vom 7. Juli 1860 (ehemaliges Herzogtum Nassau) — Nassauisches Verordnungsblatt S. 137 — aus dem Gesetzentwurf

XIII. Kommission (zur Vorberatung des Entwurfs eines Polizeikostengesetzes)

Laufende Nummer (innerhalb der Kommission)	Journal-Nummer	Petent	Gegenstand der Petition
1	II 304	Gemeinden Sterkrade und Buschhausen	Nichteinführung der Königlichen Polizei in diesen Ortschaften
2	305*)	Magistrat zu Cassel	Ausschließung der Stadt Cassel von dem Geltungsbereich des Gesetzentwurfs
3	306*)	Oberbürgermeister bezw. Bürgermeister der Städte Essen, Bochum, Gelsenkirchen, Herne und Oberhausen	Verschiedene Anträge zu dem Gesetzentwurf (Nachtwachwesen, Wohlfahrtpolizei, Verwaltungsstreitverfahren)

*) Von der Petition sind zur Verteilung bestimmte Abdrücke eingereicht.

Nr 32

**Ministerium
für
Landwirtschaft, Domänen und Forsten**

Geschäfts-Nr II 16710

Berlin, den 28. Dezember 1907
Eingegangen 30. Dezember 1907

Euer Exzellenz beehre ich mich, in den Anlagen unter

A die Nachweisung der durch Kauf und Tausch vorgekommenen Flächenzugänge sowie der durch Verkauf, Tausch und infolge von Ablösungen eingetretenen Flächenabgänge bei der Domänenverwaltung für das Etatsjahr 1906,

und unter

B eine Denkschrift, betreffend diejenigen in der Nachweisung A mitenthaltenen Veräußerungen und aus dem außerordentlichen Domänen-Ankaufsfonds (Kapitel 1 Titel 3 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Staatshaushaltsetats für das Rechnungsjahr 1906) bewirkten Erwerbungen, bei welchen der Wert 100 000 ℳ im Einzelfalle übersteigt,

mit dem Ersuchen um gefällige Mitteilung an das Haus der Abgeordneten ergebenst zu übersenden.

Der Nachweisung A ist eine summarische Angabe der in der Zeit von 1867 bis zum 1. April 1906 vorgekommenen gleichartigen Zu- und Abgänge angefügt worden. Die Denkschrift B gibt unter Ia auch einige Mitteilungen über den Stand der Aufteilung der Domäne Dahlem.

Die entsprechenden Vorlagen bezüglich der Forstverwaltung erfolgen mit besonderem Anschreiben.

v. Arnim

An
den Herrn Präsidenten des Hauses der Abgeordneten

A

Nachweisung

der

durch Kauf und Tausch vorgekommenen Flächen-Zugänge, sowie der durch Verkauf, Tausch und infolge von Ablösungen eingetretenen Flächen-Abgänge bei der Domänen-Verwaltung im Etatsjahre 1906

Hierbei eine Denkschrift B

Lfde Nr	Regierungsbezirk	Flächen-Zugang: durch Kauf	Gezahltes Kaufgeld für die angekauften Flächen		Durchſchnittspreis für das ha		durch Tauſch	Unter Spalte 2 und 4 ſind dem Domänenvorwerksareal hinzugetreten	Grundſteuerreinertrag der Flächen in Spalte 2 und 4	
	1	2	3		3a		4	5	6	
		ha	ℳ	₰	ℳ	₰	ha	ha	ℳ	₰
1	Königsberg	103,093	132 500	—	1 285	—	5,093	108,186	1 958	13
2	Gumbinnen	380,097	198 700	—	523	—	—	344,081	1 626	60
3	Allenſtein	1 744,636	1 027 390	—	589	—	—	1 744,636	10 245	26
4	Danzig	5 606,332	5 540 367	52	988	—	—	5 606,332	58 632	64
5	Marienwerder	7 435,690	8 020 446	84	1 079	—	—	7 435,590	100 856	70
6	Potsdam	1,417	75 771	10	53 469	—	—	1,417	59	63
7	Frankfurt a. O.	43,847	43 545	40	993	—	2,500	46,347	617	04
8	Stettin	2,290	5 414	—	2 364	—	0,107	2,397	35	22
9	Köslin	740,—	430 000	—	580	—	—	740,—	6 329	34
10	Stralſund	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Poſen	6 266,787	5 773 100	67	921	—	0,452	6 097,038	49 492	14
12	Bromberg	1 006,041	1 178 098	92	1 171	—	—	1 006,041	12 975	60
13	Breslau	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Liegnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Oppeln	4 799,720	5 648 911	—	1 177	—	25,503	4 825,223	48 204	27
16	Magdeburg	0,056	336	—	6 000	—	1,834	1,890	110	76
17	Merſeburg	11,534	34 630	—	3 000	—	6,934	18,471	650	10
18	Erfurt	—	—	—	—	—	1,000	1,000	64	62
19	Schleswig-Holſtein (Provinz)	461,296	364 473	30	790	—	—	461,296	5 700	93
20	Hannover	—	—	—	—	—	0,070	0,070	2	94
21	Hildesheim	—	—	—	—	—	0,118	0,118	1	68
22	Lüneburg	—	—	—	—	—	2,168	—	33	87
23	Stade	—	—	—	—	—	2,031	—	33	42
24	Osnabrück	—	—	—	—	—	0,286	—	6	69
25	Aurich	40,696	157 034	21	3 859	—	—	—	1 892	52
26	Münſter	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Minden	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Arnsberg	0,318	7 223	32	22 715	—	—	0,318	11	13
29	Caſſel	0,990	4 159	68	4 200	—	0,123	—	38	61
30	Wiesbaden	1,256	7 326	71	5 833	—	22,346	1,213	236	04
31	Koblenz	0,156	180	—	1 152	—	—	0,156	—	31
32	Düſſeldorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Cöln	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Trier	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Aachen	7,107	10 330	64	1 454	—	0,730	7,837	45	—
	Summe	28 658,149	28 659 939	31	1 000	—	71,689	28 450,790	299 861	19
	Hierzu für die Jahre 1867 bis 1. April 1906	94 818,716	78 894 951	35	832	—	3 192,736	94 664,907	1 009 171	92
	Hauptſumme	123 471,864	107 554 890	66	871	—	3 264,325	123 115,697	1 309 033	11
					Spalte 2		123 471,864			
					Zuſammen Zugang		126 736,189			
					Gegen den Abgang von		80 146,991			
					Mehr an Zugang		46 589,198			

7	8		8a		9	10	11	12		13
Flächen-Abgang										
durch Verkauf	Betrag des aufgekommenen Kaufgeldes		Durchschnittspreis für das ha		durch Tausch	infolge von Ablösungen	Unter Spalte 7, 9 und 10 sind an Domänenvorwerksareal enthalten	Grundsteuerreinertrag der Flächen in Spalte 7, 9 und 10		Bemerkungen
ha	M	Pf	M	Pf	ha	ha	ha	M	Pf	
—	—	—	—	—	5,393	—	5,393	126	72	
11,626	13 500	—	1 161	—	—	—	—	81	99	
5,665	9 604	—	1 896	—	—	—	0,005	4	59	
2,661	6 810	—	2 559	—	—	1,230	3,870	20	16	
3,037	4 400	—	1 449	—	—	—	3,037	58	74	
66,078	3 793 312	90	56 635	—	—	—	36,524	2 139	43	Zu Spalte 2: 0,566 ha im Werte von 44 771,10 M sind der Domäne Ruhleben, 0,551 ha im Werte von 31 000 M der Domäne Dahme zugelegt.
41,098	27 031	39	658	—	0,390	—	1,623	361	65	Zu Spalten 7 und 8: Darunter 23,903 ha Dorfauenparzellen zum Preise von 1048 M in 12 Gemeindebezirken.
1,663	4 572	65	2 750	—	0,330	—	1,368	25	44	
7,036	8 628	—	1 226	—	—	1,673	7,644	24	93	
786,619	496 540	—	631	—	—	—	786,619	14 453	67	
610,621	600 300	—	983	—	0,517	—	611,138	5 840	82	
221,283	228 322	25	1 032	—	—	—	221,283	2 206	56	
4,099	5 862	—	1 430	—	—	—	3,483	15	72	
0,767	1 216	50	1 587	—	—	—	—	—	—	Dorfauen in 5 Ortschaften.
260,149	544 641	35	2 095	—	15,114	—	204,779	4 850	28	
695,903	2 329 177	32	3 347	—	1,291	—	561,671	44 467	02	
16,117	308 251	87	19 090	—	5,170	—	5,303	458	61	
1,989	15 600	—	7 844	—	1,000	—	2,959	164	58	
14,996	24 501	—	1 634	—	—	—	0,318	546	75	
129,354	106 076	—	820	—	0,030	—	118,302	1 947	18	
32,075	71 495	—	2 229	—	0,228	—	29,016	554	05	
16,885	31 671	65	1 876	—	3,003	—	2,094	180	85	
3,786	139 280	—	36 793	—	1,400	—	—	125	73	
15,633	127 411	—	8 150	—	0,285	—	—	216	24	
85,512	414 844	—	4 851	—	—	—	—	1 297	59	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
0,180	200	—	1 110	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42,691	197 286	—	4 621	—	0,111	—	12,188	1 798	12	
38,156	808 953	20	21 202	—	4,484	—	0,396	861	36	
1,142	42	—	37	—	—	—	—	4	98	
0,228	1 828	20	8 000	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
0,321	507	30	1 580	—	0,325	—	0,325	3	60	
3 117,700	10 321 860	58	3 311	—	39,574	2,903	2 619,868	82 837	36	
71 852,073	109 455 215	24	1 523	—	2 308,001	2 825,810	29 513,267	1 473 392	11	
74 969,773	119 777 075	82	1 600	—	2 348,175	2 828,743	32 133,125	1 556 229	47	
					Spalte 9	2 348,175				
					Spalte 7	74 969,773				
					Zusammen Abgang	80 146,991				

B

Denkschrift,

betreffend

diejenigen in der Nachweisung A mitenthaltenen Veräußerungen und Erwerbungen von Domänen und Domänengrundstücken, bei welchen der Kaufpreis 100000 M im einzelnen Falle übersteigt

(Siehe Vorbemerkungen zu den Drucksachen des Hauses der Abgeordneten Nr 22 C der 19. Legislaturperiode, III. Session 1901, und Nr 602 B der 20. Legislaturperiode, I. Session 1904/05)

I. Veräußerungen

a. Regierungsbezirk Potsdam

Von den Flächen, die im Etatsjahre 1906 von der zur Aufteilung bestimmten Domäne Dahlem im Kreise Teltow verkauft worden sind, haben drei einen Erlös von mehr als 100 000 *M.* gebracht.

Es sind dies:

1. eine Baustelle an der Rheinbabenallee in der Größe von 0,9276 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 4,74 *M.*, welche einen Erlös von 278 280 *M.* gebracht hat,
2. ein 19,4830 ha großes Wiesengrundstück an der Spree bei Fürstenbrunn mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 170,09 *M.*, verkauft für 2 337 960 *M.* und
3. eine in der Havelniederung bei Tiefwerder liegende Wiese von 4,3945 ha mit 171,42 *M.* Grundsteuerreinertrag, verkauft für 153 807,50 *M.*

Im letzten Jahre — 1. Oktober 1906 bis 30. September 1907 — sind von dem eigentlichen Dahlemer Villenterrain 28 Parzellen im Außenmaß von 71 044 qm für 1 224 662 *M.* gegen 88 129 qm für 1 748 177 *M.* im Vorjahre verkauft worden. Der Durchschnittspreis war 17,24 *M.* für das Quadratmeter gegen 19,84 *M.* im Vorjahre. Der geringere Durchschnittserlös bedeutet nicht etwa ein Sinken der Preise, sondern ist darauf zurückzuführen, daß zufällig mehr Verkäufe in den billigeren Lagen abgeschlossen worden sind. Vier der verkauften Parzellen dienten zur Vergrößerung schon früher veräußerter Grundstücke. Die Bautätigkeit war eine rege und hat weder durch die lange andauernde Arbeitseinstellung der Bauarbeiter, noch durch die Geldverteuerung eine besondere Einschränkung erlitten; es sind 130 fertige oder im Bau begriffene Wohnhäuser vorhanden. Am 30. September 1907 wurden 2 198 Einwohner gezählt.

Mit dem Bau von Straßen, Plätzen und Kanalisationsanlagen ist dem Bedürfnisse entsprechend fortgefahren. Reguliert und gepflastert wurden rund 1 500 lfde Meter Straßen. Drei neue Plätze im Gesamtausmaß von 3 128 qm wurden angelegt und mit Gartenanlagen versehen. Die Gesamtlänge der Schmutzwasserleitungen ist auf rund 31 000 m angewachsen. Die Länge der Regenwasserleitungen beträgt 1 078,41 m; nachdem die Vorflut zum Teltowkanal geordnet und der geplante Zweckverband zwischen Dahlem und den benachbarten Vororten für die Herstellung eines Regenwasserkanals zur Havel zustande gekommen sein wird, soll auf diesem Gebiete schneller vorgegangen werden.

Der Bau des Unterrichtsgebäudes für ein humanistisches Gymnasium ist in Angriff genommen. Seine Vollendung bis zum 1. April 1909 ist mit Sicherheit zu erwarten. Bis dahin, und zwar von Ostern 1908 ab, wird der Unterricht (vorläufig von Sexta bis Untertertia) in den noch genügenden Platz bietenden Räumen der neuen Gemeindeschule erteilt werden. In unmittelbarer Nähe des Gymnasialgebäudes wird von einer Gesellschaft auf fiskalischem Grund und Boden Ostern 1908 ein Schülerheim in Einzelvillen eröffnet, dessen Zöglinge das Gymnasium besuchen sollen.

Das Fehlen einer direkten Bahnverbindung mit Berlin macht sich bei dem Aufteilungsgeschäft je länger je mehr nachteilig fühlbar. Die seit Jahren über die Herstellung einer solchen Verbindung schwebenden Erörterungen haben leider bislang zu einem greifbaren Ergebnisse nicht geführt.

b. Regierungsbezirk Stralsund

1. Die im Kreise Greifswald gelegene Domäne Boddow von 348,264 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 8 384,92 *M.*, welche zuletzt bis Johannis 1905 für einen jährlichen Pachtzins von 9 438 *M.* verpachtet war, ist nach Abtrennung von 16,596 ha für Zwecke der Staatsforstverwaltung behufs Errichtung kleinbäuerlicher Nahrungsstellen zum Preise von 294 010 *M.* an die Pommersche Ansiedlungsgesellschaft verkauft worden. Der Verkauf ist im übrigen mit Rücksicht darauf befürwortet, daß im Regierungsbezirk Stralsund ein sehr umfangreicher Domänenbesitz vorhanden ist, und daß bei einer Wiederverpachtung der Domäne größere Aufwendungen für Bauten notwendig geworden wären. Wird zu dem genannten Kaufpreise der auf 20 548 *M.* geschätzte Wert der an die Forstverwaltung abgetretenen Flächen hinzugerechnet, so ergibt sich ein Kapitalwert von 314 558 *M.*, dessen Zinsen zu 3½ % rund 11 010 *M.* ausmachen und den bisherigen Ertrag von 9 438 *M.* erheblich übersteigen.

2. Die im Kreise Grimmen gelegene Domäne Gerdeswalde von 454,825 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 6 240,42 *M.* war zuletzt auf die 18 Jahre von Johannis 1893 bis 1911 für 7 625,76 *M.* jährlich verpachtet. Da die Erträge der Domäne infolge eines Rückstaues aus der Ostsee, dessen Beseitigung nur durch sehr kostspielige Meliorationen möglich gewesen wäre, sehr gering waren und außerdem bei dem schlechten Zustande der Gebäude schon in nächster Zeit erhebliche Aufwendungen (65 000 *M.*) für Bauten hätten erfolgen müssen, so hat die Domänenverwaltung sich entschlossen, die Domäne zur Aufteilung in Rentengüter an die Pommersche Ansiedlungsgesellschaft zu verkaufen. Der Kaufpreis ist auf 202 000 *M.* vereinbart worden. Bei der Rentabilitätsberechnung ist von einem Betrage zu 267 000 *M.*, der sich aus dem Kaufgelde und den ersparten Baukosten zusammensetzt, auszugehen. Die Zinsen dieses Betrages zu 3½ % belaufen sich auf 9345 *M.* Das Kaufgeschäft

ist hiernach nicht ungünstig für den Fiskus gewesen. Der Domänenpächter hat für die vorzeitige Aufgabe seines Pachtrechtes keine Entschädigung beansprucht.

c. Regierungsbezirk Posen

Die Domäne Großdorf im Kreise Birnbaum mit einem Flächeninhalte von rund 611 ha und einem Grundsteuerreinertrage von 5 834,76 M ist beim Ablauf der letzten Pachtperiode, Johannis 1906, der Königlichen Ansiedlungskommission für die Provinzen Westpreußen und Posen zu Besiedlungszwecken überlassen worden. Für die Überlassung sind im wesentlichen die im Abschnitte Ib der Denkschrift zur Nachweisung für das Etatsjahr 1901 (Drucksache 20 des Hauses der Abgeordneten, 19. Legislaturperiode, V. Session 1903) angeführten Gründe maßgebend gewesen.

Der Jahrespachtertrag der Domäne belief sich zuletzt auf 14 251 M. Der von der Ansiedlungskommission an den Domänenfiskus gezahlte Überlassungspreis von 600 000 M stellt somit den 42,1 fachen Betrag des Jahrespachtzinses dar und ergibt eine 3½ prozentige Jahresrente von 20 000 M.

d. Regierungsbezirk Bromberg

Aus denselben Gründen und mit der gleichen Bestimmung ist die zum landwirtschaftlichen Großbetriebe weniger geeignete Domäne Juditten im Kreise Gnesen mit einem Flächeninhalte von rund 221 ha und einem Grundsteuerreinertrage von 2 206,56 M beim Ablauf der letzten Pachtperiode, Johannis 1906, der Königlichen Ansiedlungskommission zu Posen überlassen worden. Der von dieser an den Domänenfiskus erstattete Wertbetrag für die Besitzung beläuft sich auf 220 346,30 M. Er entspricht dem 47,8 fachen Betrage des zuletzt entrichteten Jahrespachtzinses von 4 605 M. Die 3½ prozentige Rente vom Kaufpreise beträgt 7 345 M.

e. Regierungsbezirk Oppeln

Die im Stadtkreise Oppeln gelegene Domäne Königlich Sacrau von 172,685 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 4 385,70 M, welche noch bis Johannis 1913 für jährlich 5 691 M verpachtet war, ist zum 15. August 1906 an den Brauereibesitzer Richard Friedländer in Oppeln als Vertreter der „Neuen Oppelner Portland-Zementfabrik-Aktiengesellschaft“ für 500 000 M verkauft worden. Der Käufer hatte sich wegen der etwaigen sofortigen Übernahme des Kaufgegenstandes mit dem bisherigen Pächter auseinanderzusetzen, ohne daß dem Fiskus dieserhalb irgendwelche Kosten erwachsen durften. Das Gelände soll größtenteils zur Anlegung einer Zementfabrik benutzt werden. Der Kaufpreis beträgt rund 2 900 M für das Hektar. Bei Ablauf der Pachtperiode hätte mit dem Verkaufe der kleinen Domäne gerechnet werden müssen; ob sich alsdann eine ebenso günstige Gelegenheit zu ihrer Veräußerung im ganzen geboten hätte, muß als zweifelhaft erscheinen. Die 3½ prozentige Verzinsung des Kaufgeldes ergibt mit 17 500 M mehr als das Dreifache des genannten Jahrespachtzinses.

f. Regierungsbezirk Magdeburg

1. Der Pächter der rund 1 465 ha großen Domäne Barby im Kreise Kalbe, Amtsrat v. Dietze, hegte den dringenden Wunsch, das Hauptvorwerk Barby mit den Wirtschaftshöfen Marstall und Colphus und einigen Flächen des Vorwerks Monplaisir, aber ausschließlich der Amtsziegelei Augustusgabe, bei Ablauf seiner Pachtzeit, Johannis 1906, als Eigentum zu erwerben.

Dem Kaufgesuche des Amtsrats v. Dietze wurde näher getreten, weil in der Gegend von Barby ein reichlicher Domänenbesitz vorhanden war, es wünschenswert erschien, die Familie v. Dietze, welche länger als 100 Jahre im Pachtbesitze der Domäne gewesen war und dort segenbringend und vorbildlich gewirkt hatte, auf den von ihr kultivierten Boden zu erhalten, und weil der Kaufbewerber überdies bereit war, die von der Domäne übrig bleibende Fläche, die Vorwerke Monplaisir und Zeitz, für einen angemessenen Zins weiter in Pacht zu nehmen.

Das Kauf- und Pachtgeschäft ist dann auf der Grundlage zustande gekommen, daß v. Dietze für das Sitzvorwerk Barby mit rund 567 ha den Taxwert von 1 863 222 M als Kaufpreis entrichtet und die zusammen 897 ha großen Vorwerke Monplaisir und Zeitz gegen 3½ % ihres auf 1 809 890 M geschätzten Wertes, mithin gegen einen Zins von jährlich 63 347 M in Pacht genommen hat. Wird zu diesem Zinse die 3½ prozentige Rente des erwähnten Kaufgeldes von 1 863 222 M mit rd 65 213 M hinzugerechnet, so ergibt sich eine Rente von 128 560 M, welche den bis Johannis 1906 für die ganze Domäne erzielten Pachtzins von 91 830 M um ein Beträchtliches übersteigt. Das Geschäft stellt sich für den Fiskus dadurch noch günstiger, daß für die genannte besonders veräußerte Amtsziegelei Augustusgabe von rund 1 ha Flächeninhalt ein Kaufgeld von 25 000 M aufgekommen ist.

2. Ein in der Gemarkung Groß-Wanzleben, etwa 1 km von der Stadt Wanzleben entfernt gelegener Ackerplan, der sogenannte Stiftsacker, von rund 76 ha eignete sich zur Veräußerung, da es in jener Gegend an Pachtacker nicht mangelte, das Grundstück in absehbarer Zeit zu Bebauungszwecken nicht verwendbar war und seine Verwaltung und Beaufsichtigung der Domänenverwaltung Schwierigkeiten verursachte. Bis zum 1. Oktober 1895 ist der Plan an den Ökonomierat Jakob Schaeper zu Wanzleben für jährlich 9 652 M verpachtet gewesen. Er wurde dann zur anderweiten Verpachtung auf 6 Jahre und außerdem versuchsweise zur Veräußerung in Parzellen wie auch im ganzen ausgeboten. Beim Ausgebot in Parzellen wurde ein Gesamtpachtzins von 9 059 M und beim Ausgebot im ganzen ein solcher von 9 250 M, dieser wieder von Schaeper, erzielt. Dagegen wurde bei der Ausbietung zum Verkauf in kleinen Stücken ein Gesamtkaufpreis von 249 710 M erreicht und zum Verkauf im ganzen ein Höchstgebot von 281 000 M — dieses gleichfalls von Schaeper — abgegeben. Keines dieser Gebote erschien als annehmbar. Es wurde daher eine Verpachtung auf 12 Jahre ins Auge gefaßt, und das Grundstück auf ein nachträglich abgegebenes Gebot für jährlich 10 700 M an Schaeper verpachtet, unter gleichzeitiger Ablehnung eines nochmaligen Kaufgeldgebotes des letzteren von 315 000 M.

Das Grundstück, dessen Grundsteuerreinertrag 4 932,21 M beträgt, ist erst an Schaeper verkauft worden, nachdem er sein Gebot auf 321 000 M, das ist das 30fache des letzten Pachtzinses, erhöht und sich zur sofortigen Einzahlung des Kaufgeldes in einer Summe bereit erklärt hatte.

g. Regierungsbezirk Merseburg

1. Die Stadtgemeinde Halle, welche nach dem Verkauf der Ländereien der Domäne Giebichenstein an den General v. Bagenski zuerst das ganze in der Stadt Halle gelegene Hauptvorwerksgehöft dieser Domäne zu erwerben wünschte, hat später auf den eigentlichen Wirtschaftshof verzichtet und nur die käufliche Überlassung der Ruine der Burg Giebichenstein und des größten Teiles des angrenzenden Amtsgartens, im ganzen einer Fläche

von etwa 5 ha, beantragt. Der Verkauf ist unter Bedingungen, welche die Erhaltung der Ruine und des Amtsgartens als öffentliche Park- und Gartenanlagen sichern, und die Bebauung und Weiterveräußerung des Grundstückes ausschließen, zustande gekommen. Der Kaufpreis ist mit Rücksicht auf die einschneidende Bedeutung der Nutzungsbeschränkungen auf 155 000 ℳ vereinbart worden.

2. Der wie erwähnt, anfangs ebenfalls von der Stadt Halle begehrte Wirtschaftshof am Fuße des von der Ruine Giebichenstein gekrönten Schloßberges ist an den Käufer der Domänenländereien, den General v. Bagenski, welcher ihn zu erwerben wünschte, um seinem neuen Besitz den althistorischen Namen „Giebichenstein“ mit größerer Berechtigung beilegen zu können, käuflich überlassen worden. v. Bagenski hat für die rund 1,86 ha große Fläche den Taxpreis von 110 000 ℳ entrichtet und sich zur Übernahme derjenigen Beschränkungen und zur Erfüllung derjenigen Verbindlichkeiten verpflichtet, welche im Interesse der dauernden Erhaltung der bauhistorisch denkwürdigen Gebäude nötig erschienen. Ein freihändiger Verkauf auf dieser Grundlage mußte unter den obwaltenden Verhältnissen als die vorteilhafteste Verwertung des Wirtschaftshofes angesehen werden.

h. Regierungsbezirk Stade

Die Domänenverwaltung besitzt in Geestemünde-Geestendorf eine größere Gartenfläche, die sich zur Bebauung vorzüglich eignet und für diesen Zweck in naher Zeit stark begehrt werden wird. Hiervon ist der Gemeinde Geestemünde ein an deren Hauptstraße gelegener Teil von 0,4888 ha als Bauplatz für eine höhere Lehranstalt freihändig für den Kaufpreis von 100 200 ℳ zu Eigentum überlassen worden, was einem Preise von rund 20,50 ℳ für das Quadratmeter entspricht. Das Zustandekommen dieses Verkaufes ist für die Domänenverwaltung insofern noch besonders vorteilhaft, als der Wert des fiskalischen Restbesitzes durch den von der Gemeinde Geestemünde verfolgten Bau einer höheren Lehranstalt gesteigert werden wird.

i. Regierungsbezirk Aurich

Im Gemeindebezirke Wilhelmshaven, Kreis Wittmund, sind zwei Parzellen von zusammen 1,5385 ha aus freier Hand an die Reichsmarineverwaltung behufs Verwendung für deren Zwecke zum Preise von 178 470 ℳ verkauft worden. Dieser Betrag gibt zu 3½ % eine jährliche Rente von 6 246 ℳ. Die bisherige Pacht hat 1 065 ℳ betragen. Der Grundsteuerreinertrag beläuft sich auf 108,48 ℳ.

k. Regierungsbezirk Wiesbaden

In der Stadt Wiesbaden sind zwei baureife Gelände von 0,368 ha und 0,2522 ha im Wege der öffentlichen Versteigerung an zwei Bauunternehmer für 105 650 ℳ und 110 970 ℳ verkauft worden.

Die Flächen brachten vor der Veräußerung jährlich 140,19 ℳ beziehungsweise 46,38 ℳ Pacht; ihre Grundsteuerreinerträge betragen 40,08 ℳ und 12 ℳ. Die Kaufgelder ergeben dagegen zu 3⅓ % jährliche Renten von 3 521,67 ℳ und 3 699 ℳ.

II. Erwerbungen

a. Regierungsbezirk Königsberg

Zur Vergrößerung der nur 174 ha umfassenden Domäne Großhof im Kreise Wehlau ist das angrenzende Gut Neuhof und das Restgrundstück Kleinschleuse Nr 1 von zusammen 103,093 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 794,99 ℳ zum Preise von 132 500 ℳ angekauft worden. Das vom Pächter der Domäne Großhof zu entrichtende Pachtgeld beträgt 3½ v. H. des Kaufpreises.

b. Regierungsbezirk Gumbinnen

Aus nationalpolitischen Rücksichten ist das im Kreise Oletzko gelegene Gut Buttken von 344,084 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 529,13 ℳ für 182 000 ℳ angekauft worden. Das Gut bringt als Staatsdomäne einen Pachtzins in Höhe von 3½ v. H. des Kaufgeldes.

c. Regierungsbezirk Allenstein

Der Ankauf von Gütern aus nationalpolitischen Rücksichten ist auch hier fortgesetzt worden. Es sind erworben:

1. Das Gut Trautzig im Kreise Allenstein von 315,243 ha mit 1 772,58 ℳ Grundsteuerreinertrag für 180 000 ℳ.
2. Das Gut Czymochen im Kreise Lyck von 649,293 ha mit 3 446,31 ℳ Grundsteuerreinertrag für 335 000 ℳ.
3. Das Gut Klein-Koslau im Kreise Neidenburg von 386,420 ha mit 2 688,84 ℳ Grundsteuerreinertrag für 240 000 ℳ.
4. Das Gut Popielnen im Kreise Sensburg von 313,498 ha mit 2 108,12 ℳ Grundsteuerreinertrag für 196 390 ℳ.

Die Güter sind verpachtet. Die Pachtgelder betragen 3½ v. H. der Kaufpreise.

d. Regierungsbezirk Köslin

Zum 1. Juli 1906 ist das Gut Lantow im Kreise Lauenburg von rund 887 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 6 444,84 ℳ aus politischen Rücksichten (ohne das lebende und tote Inventar wie auch ohne das Saat- und Bestellungsinventar) für den Preis von 493 000 ℳ angekauft worden. Von dieser Fläche sind 147 ha im Werte von 63 000 ℳ in den Besitz der Staatsforstverwaltung übergegangen. Die übrigen 740 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 6 329,34 ℳ im Kaufwerte von 430 000 ℳ, welche die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen umfassen, sind als Domäne Lantow für einen jährlichen Pachtzins von 15 568 ℳ verpachtet. Das Kaufgeld für die Domäne wird hiernach durch den Pachtzins etwas höher als mit 3,5 % verzinst.

e. Regierungsbezirk Oppeln

In den national gefährdeten Teilen von Oberschlesien ist der Ankauf von Gütern ebenfalls fortgesetzt worden.

Es wurden erworben:

1. Gut Altmannsdorf im Kreise Neiße von 268,895 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 3 915,45 ℳ für 290 000 ℳ.
2. Gut Borislawitz im Kreise Kosel von 322,648 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 9 914,55 ℳ für 681 000 ℳ.
3. Gut Eichborn (Chudoba) im Kreise Kreuzburg von 260,701 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 2 411,70 ℳ für 351 500 ℳ.
4. Das Erbscholtiseigut und die Huthschen Ländereien in Sarnau — Kreis Kreuzburg — von 98,534 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 484,84 ℳ für 123 511 ℳ.

5. Gut Stanowitz im Kreise Rybnik von 367,541 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 2 351,43 ℳ für 411 000 ℳ
6. Gut Rzuchow im Kreise Rybnik von 659,450 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 4 687,89 ℳ für 761 000 ℳ
7. Gut Wilmsdorf im Kreise Kreuzburg von 325,881 ha mit 2 316,39 ℳ Grundsteuerreinertrag für 380 000 ℳ
8. Gut Pstrzonsna im Kreise Rybnik von 191,564 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 537,95 ℳ für 247 000 ℳ
9. Gut Wilhelmshof (Peiskretscham) im Kreise Gleiwitz von 153,405 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 394,97 ℳ für 210 900 ℳ
10. Die Herrschaft Schwieben mit der Bliedaschen Besitzung zu Schwieben im Kreise Gleiwitz für 2 190 000 ℳ, woraus gebildet worden sind:

a. Domäne Schwieben	1 223,346 ha	Grundsteuerreinertrag	8 910,42 ℳ
b. „ Radun	603,463 „	„	5 853,00 „
c. „ Wischnitz	342,164 „	„	3 326,55 „
	2 168,973 ha		18 098,97 ℳ

Die Güter sind verpachtet worden. Der Pachtzins beträgt 3 bis 3½ % des Kaufgeldes für die landwirtschaftlich zu nutzenden Flächen.

f. Regierungsbezirk Schleswig

In Nordschleswig sind aus nationalpolitischen Rücksichten angekauft worden:

1. Das Gut Ellehuus im Kreise Tondern von 131,9715 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 820,28 ℳ für den Kaufpreis von 105 000 ℳ Die Pacht beträgt 3 700 ℳ, also rund 3½ % des Kaufgeldes.
2. Das Gut Mandberg im Kreise Hadersleben von 271,6710 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 2 608,38 ℳ für den Kaufpreis von 194 262 ℳ

Die Pacht beträgt:

a. für die ersten	4 Jahre	je 3 500 ℳ,	zus.	14 000 ℳ
b. „ „ nächsten	5 „	„ 6 773 „	„	33 865 „
c. „ „ letzten	9 „	„ 8 409 „	„	75 681 „
im ganzen in den 18 Jahren....				123 546 ℳ

Durchschnittlich pro Jahr 6 864 ℳ

Die 3½prozentige Rente des Kaufgeldes beläuft sich dagegen auf 6 800 ℳ

g. Regierungsbezirk Aurich

Zur Einrichtung einer Marschversuchswirtschaft ist die Besitzung Widdelswehr im Kreise Emden von 40,696 ha mit einem Grundsteuerreinertrage von 1 892,52 ℳ für den Preis von 157 034 ℳ angekauft worden und der Marschkulturkommission gegen Zahlung eines jährlichen Zinses von 5 500 ℳ, der dem Satze von 3½ % des Kaufgeldes entspricht, in Pacht gegeben.

Nr 33

Ministerium
für
Landwirtschaft, Domänen und Forsten

Geschäfts-Nr III 17227

Berlin, den 25. Dezember 1907

Eingegangen 28. Dezember 1907

Beiliegende

Nachweisung über die im Etatsjahre 1906 bei der Forstverwaltung durch Kauf, Tausch usw vorgekommenen Flächenzugänge sowie über die durch Verkauf, Tausch usw eingetretenen Flächenabgänge

ersuche ich, mit der zugehörigen Denkschrift dem Hause der Abgeordneten gefälligst vorlegen zu wollen.

v. Arnim

An

den Herrn Präsidenten des Hauses der Abgeordneten

Nachweisung

der

durch Kauf, Tausch usw vorgekommenen Flächenzugänge sowie der durch Verkauf, Tausch und infolge von Separationen und Ablösungen eingetretenen Flächenabgänge bei der Forstverwaltung im Etatsjahre 1906

Hierzu gehört eine Denkschrift bezüglich der den Wert von 100 000 ℳ im einzelnen Falle übersteigenden Erwerbungen und Veräußerungen.

1	2	3		4		5		6		7		8	
		Zugang											
Lfde Nr	Regierungsbezirk	durch Kauf		Betrag des vereinbarten Kaufgeldes für die angekauften Flächen				durch Tausch		durch Separationen usw		Grundsteuerreinertrag der Flächen in den Spalten 3, 6 und 7	
				im ganzen		durchschnittlich für das Hektar							
		ha	dec	ℳ	₰	ℳ	₰	ha	dec	ha	dec	ℳ	₰
1	Königsberg	924	973	1 437 056	90	1 553	62	—	345	—	—	4 166	39
2	Gumbinnen	777	148	306 037	10	393	80	—	—	—	—	2 775	09
3	Allenstein	3 555	516	829 558	38	233	32	2	881	—	—	5 380	98
4	Danzig	2 886	123	[1]) 605 360	06	[1]) 217	27	41	144	—	—	3 183	50
5	Marienwerder	7 372	536	2 526 874	68	342	74	1	979	—	780	10 800	07
6	Potsdam	573	843	159 131	73	277	31	35	676	—	—	1 012	07
7	Frankfurt a. O.	1 504	306	468 040	61	311	13	16	323	—	—	2 205	39
8	Stettin	201	135	27 451	—	136	48	3	832	—	—	197	54
9	Köslin	1 845	908	320 676	90	173	72	17	253	—	—	2 925	76
10	Stralsund	—	—	—	—	—	—	16	801	—	—	348	77
11	Posen	[2]) 4 401	557	3 619 844	20	580	63	—	—	—	—	[2]) 16 629	21
12	Bromberg	[3]) 1 503	147	[3]) 71 504	21	[3]) 308	76	—	—	2	751	[3]) 141	48
13	Breslau	[4]) 644	696	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Liegnitz	7 201	—	7 500	—	1 041	52	—	—	—	—	47	88
15	Oppeln	83	300	114 000	—	1 368	55	5	302	—	—	319	74
16	Magdeburg	—	—	—	—	—	—	3	555	—	—	42	78
17	Merseburg	31	983	9 165	—	286	56	13	667	—	—	131	07
18	Erfurt	28	427	47 214	53	1 660	90	5	876	—	269	294	21
19	Schleswig	45	742	17 389	—	380	15	—	497	—	—	191	67
20	Hannover	—	—	—	—	—	—	—	700	—	—	1	63
21	Hildesheim	1	849	916	—	495	40	2	520	—	005	55	86
22	Lüneburg	—	014	13	—	928	57	3	174	—	—	38	61
23	Stade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Osnabrück (mit Aurich)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Minden (mit Münster)	1	583	4 736	30	2 991	98	1	888	[6]) 18	886	[6]) 42	21
26	Arnsberg	301	011	121 378	11	403	23	31	043	—	866	1 034	19
27	Cassel	47	160	19 278	04	408	78	22	490	138	527	2 635	74
28	Wiesbaden	21	005	8 025	57	382	08	5	762	—	—	149	19
29	Koblenz	114	077	70 750	99	620	20	11	297	—	—	652	88
30	Düsseldorf	—	—	—	—	—	—	1	876	—	—	2	67
31	Cöln	55	004	22 493	56	408	94	12	096	—	—	189	03
32	Trier	116	424	41 778	36	358	85	26	581	—	—	651	65
33	Aachen	593	090	336 605	77	567	55	306	424	—	—	5 332	71
		27 638	758	[7]) 11 192 780	—	[7]) 407	67	590	482	162	084	61 574	97
	Hierzu für die Jahre 1867 bis Ende März 1906	283 336	387	56 536 357	83	200	84	79 309	681	—	—	918 619	34
	Zusammen	310 975	145	[8]) 67 729 137	83	[8]) 219	22	79 900	163	—	—	980 194	31
	Hierzu Spalte 3							310 975	145				
	Summe Zugang							390 875	308				
	Hiervon ab der Abgang							86 209	899				
	bleibt Zugang							304 665	909				

Bemerkung: Die unter den Spalten 6 bezw. 13 als Zugang und Abgang berechneten Summen sind größer als die in den Flächen usw enthalten sind, da Spalte 6 nur den reinen Zugang bezw. Spalte 13 den reinen Abgang enthält, während die Spalten 16 Abganges verbleibende Zugang dagegen ist kleiner als der in Spalte 16—17 nachgewiesene Zugang, da in ersterer Summe die von fehlen, die ein Plus zugunsten des Zuganges ergeben.

9		10		11		12		13		14		15	16	17
Abgang												Flächeninhalt Ende März 1907	Der Besitzstand hat sich in der Zeit von 1867 bis Ende März 1907 im ganzen	
durch Verkauf		Betrag des aufgekommenen Kaufgeldes				durch Tausch		durch Separationen usw		Grundsteuerreinertrag der Flächen in den Spalten 9, 12 und 13				
		im ganzen		durchschnittlich für das Hektar									vermehrt um	vermindert um
ha	dec	ℳ	₰	ℳ	₰	ha	dec	ha	dec	ℳ	₰	ha	ha	ha
—	—	—	—	—	—	—	009	—	—	—	—	124 168		
1	781	890	30	500	—	—	—	—	—	6	27	161 458	42 208	—
—	—	—	—	—	—	4	091	—	—	6	76	220 588		
—	146	375	—	2 568	50	28	819	—	—	185	22	136 775	39 229	—
114	573	23 800	—	207	73	3	312	—	463	94	55	266 986	83 198	—
121	406	12 240 793	25	100 825	27	60	560	—	—	642	98	227 063	12 832	—
14	944	12 075	—	808	02	—	155	2	298	157	74	207 855	22 840	—
—	480	2 140	—	4 458	33	2	922	—	—	31	11	119 110	—	5 378
12	303	3 800	—	308	87	15	774	—	—	74	53	78 710	28 196	—
—	—	—	—	—	—	14	751	—	—	555	93	28 750	348	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102 450	43 415	—
[4]) 39	494	[4]) 466	—	[4]) 676	34	—	—	—	—	[4]) 3	51	140 636	37 542	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 859	—	1 141
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 625	1 028	—
—	—	—	—	—	—	5	065	—	—	17	58	77 724	—	2 688
—	178	237	—	1 331	46	2	121	—	—	39	78	69 428	4 428	—
—	061	122	—	2 000	—	4	471	—	—	58	11	78 648	—	186
—	—	—	—	—	—	5	833	—	193	37	14	37 214	232	—
174	691	217 371	70	1 244	32	4	537	—	—	250	35	44 941	16 257	—
268	233	289 255	—	1 078	37	—	086	—	—	617	84	30 536		—
2	192	20 393	92	9 303	80	—	440	—	—	32	65	105 656		—
75	673	162 971	16	2 153	62	1	073	—	—	286	93	83 443	18 372	—
1	911	38 171	50	19 974	62	—	068	—	—	34	83	21 155		—
1	179	950	—	805	77	—	—	—	—	11	21	16 262		—
—	549	1 720	—	3 132	97	1	075	[5]) 51	312	[6]) 15	78	36 291	—	2 871
—	—	—	—	—	—	15	691	2	637	101	13	23 603	3 344	—
4	341	31 526	60	7 262	52	19	525	133	380	2 642	21	208 046	—	11 434
—	—	—	—	—	—	5	596	—	—	54	62	53 324	1 060	—
—	—	—	—	—	—	10	005	—	083	69	06	30 420	3 551	—
—	—	—	—	—	—	—	918	—	—	3	93	19 072	1 173	—
—	—	—	—	—	—	7	883	—	—	24	87	14 665	2 312	—
—	—	—	—	—	—	17	151	—	—	229	98	65 967	2 983	—
—	—	—	—	—	—	189	946	—	—	336	34	34 366	5 516	—
834	135	[7]) 18 047 058	43	[8]) 16 404	58	421	877	190	366	6 622	94	2 951 794	370 064	23 698
				Zugang (Spalte 7)				162	084				346 366	
				bleibt Abgang				28	282					
21 623	021	31 764 834	49	1 469	03	31 231	295	32 070	789	574 609	91	—	—	—
22 457	156	[9]) 44 811 892	92	[9]) 1 998	89	31 653	172	32 099	071	—	—	—	—	—
				Hierzu Spalte 9				22 457	156					
				„ „ 12				31 653	172					
				Summe Abgang				86 209	399					

18. Bemerkungen

[1]) Für 99,885 ha, die in Spalte 3 enthalten sind, ist das Kaufgeld noch nicht festgesetzt.

[2]) Für 334,779 ha konnte der Grundsteuerreinertrag nicht angegeben werden. Zur Durchschnittsberechnung sind die in der vorjährigen Nachweisung enthaltenen 1832,729 ha herangezogen, für die hier das Kaufgeld nachgewiesen ist.

[3]) Für 1271,561 ha kann das Kaufgeld und für 1391,212 ha der Grundsteuerreinertrag nicht angegeben werden.

[4]) Für 38,805 ha kann der Verkaufspreis und Grundsteuerreinertrag nicht angegeben werden.

[5]) Die Verhandlungen über die Festsetzung des Kaufgeldes mit der Ansiedlungskommission schweben noch.

[6]) Grundsteuerreinertrag kann nicht angegeben werden.

[7]) Unter Außerachtlassung von 2016,142 ha, für die ein Kaufgeld nicht angegeben ist und Zurechnung von 1832,729 ha. Vergleiche Nr 4, 12 u. 13.

[8]) Unter Außerachtlassung von 38,805 ha, für die ein Kaufgeld nicht angegeben ist. Vergl. Nr 12.

[9]) wie oben in der Schlußsumme, doch sind die 1832,729 ha in Spalte 3 schon enthalten.

Spalten 16 und 17 angegebenen, obwohl in den letzteren noch die von anderen Verwaltungen übernommenen oder an diese abgegebenen
und 17 den Zugang bezw. Abgang nach Absetzung des Abganges bezw. Zuganges enthalten. Der in Spalte 6 nach Absetzung des
anderen Verwaltungen übernommenen bezw. an diese abgegebenen Flächen sowie die Veränderungen durch geometrische Berichtigungen usw

Denkschrift

A. Ankäufe

Regierungsbezirk Königsberg

1. Von der Stadt Friedland ist der sogenannte Frischingwald in einer Größe von 218,7100 ha einschließlich des Holzbestandes und der Gebäude für den Preis von 164 280 ℳ zur Oberförsterei Gauleden erworben worden. Die Verkehrslage des Waldes war bei dem derzeitigen Besitzstande eine äußerst ungünstige, weil der einzige, noch dazu schwer passierbare Ausweg, solange der Anschluß an das Gauledener Wegenetz fehlte, nach Südosten führte, d. h. in eine Gegend, die an sich schon nicht holzarm war und ihren weiteren Holzbedarf bequemer aus der aufgeschlossenen Oberförsterei Tapiau deckte. Aus diesem Grunde war der Absatz aus dem Frischingwald sehr schlecht. Da außerdem die Unterhaltung des Beamten auf dem kleinen Besitz verhältnismäßig sehr hohe Ausgaben verursachte, so erzielte die Stadt nur einen jährlichen Überschuß von kaum 1 000 ℳ einschließlich eines Jagdpachtgeldes von 230 ℳ, ein Ertrag, der zu den Zinsen des Verkaufswertes in keinem richtigen Verhältnis stand. Da der Kaufpreis festgelegt und ein erheblicher Teil der Zinsen zum Kapital geschlagen werden sollte, die Stadt auch in ihrer unmittelbaren Nähe noch einen zweiten Wald von etwa 175 ha Größe besitzt, der dauernd als solcher erhalten werden soll, so wurde die Erwerbung des Frischingwaldes für den Forstfiskus ausgeführt, zumal nach dem Übergange des Waldes in forstfiskalischen Besitz die oben ausgeführten Gründe für die mangelnde Rentabilität durch den Anschluß des Forstortes an die Oberförsterei Gauleden fortfielen.

2. Das Waldgut Danielsruh in einer Größe von 366,482 ha ist einschließlich der Holzbestände und Gebäude für den Preis von 1 065 000 ℳ erworben worden. Der Ankauf erfolgte zwecks Abrundung des forstfiskalischen Besitzes und um zu verhindern, daß wertvolle und gutgepflegte Waldbestände auf gutem Waldboden ohne Rücksicht auf die Erhaltung der Bodenkraft an Holzhändler veräußert werden.

Regierungsbezirk Gumbinnen

3. Das Gut Köllmisch-Naußeden im Kreise Ragnit in einer Größe von 315,2318 ha ist einschließlich der Holzbestände und Gebäude für den Preis von 175 000 ℳ zur Oberförsterei Jura erworben worden. Der Ankauf lag im allgemeinen fiskalischen und Landeskulturinteresse. Von dem erworbenen Gelände sind 66,9 ha zur Bildung von Rentengütern verwendet worden. Der Rest, unter dem sich 136,977 ha zur Aufforstung gut geeigneter Waldboden befinden, ist der Oberförsterei Jura zugelegt. In einem Teile der miterworbenen Gebäude konnten 5 Waldarbeiterfamilien angesiedelt und so der in der Oberförsterei Jura herrschenden Waldarbeiternot abgeholfen werden. Der nutzbare Nichtholzboden bot Gelegenheit, den Waldarbeitern und dem Forstaufseher, dem ebenfalls eine Wohnung zugeteilt werden konnte, hinreichende Ländereien zuzuweisen.

Regierungsbezirk Allenstein

4. Das Gut Waldpusch in einer Größe von 404,768 ha nebst dem 465,800 ha großen Waldpusch-See ist einschließlich der Holzbestände und Gebäude für den Preis von 206 000 ℳ angekauft worden. Die Erwerbung erschien außerordentlich wünschenswert, da einmal ein Teil der Ländereien sich vorzüglich an den fiskalischen Besitz anfügte und andererseits das für den Forstfiskus entbehrliche Gelände nebst den Gebäuden zu Rentengütern ausgelegt werden soll. Hierdurch wird zur Festigung des nationaldeutschen Besitzstandes an der gefährdeten Stelle erheblich beigetragen werden.

5. In der Zusammenlegungssache von Gauthen im Kreise Sensburg sind von dem Gute Koslau 585,5958 ha für den Preis von 161 070 ℳ einschließlich der Holzbestände und Gebäude erworben worden. Der Ankauf erfolgte im Landeskulturinteresse. Die Flächen sind der Oberförsterei Pfeilswalde zugelegt worden. Die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen sind verpachtet, die miterworbenen Gebäude an Waldarbeiter vermietet worden.

Regierungsbezirk Marienwerder

6. Die Marzdorfer Forst im Kreise Dt.-Krone in einer Größe von 1 321,794 ha ist nebst allem Zubehör für den Preis von 382 528,48 ℳ erworben worden. Der Ankauf entsprach ebenso dem fiskalischen wie dem Landeskulturinteresse. Das Waldgut war dem Forstfiskus schon zweimal in früheren Jahren angeboten worden, ohne daß das Verkaufsgeschäft zum Abschluß gebracht werden konnte. Die letzten Besitzer wollten das Gut unter allen Umständen verkaufen und die Erhaltung des Waldbestandes war unter diesen Umständen in Frage gestellt. Die Lage des Gutes zur Oberförsterei Rohrwiese ist eine günstige und sein Erwerb empfahl sich um so mehr, als anschließende weitere ausgedehnte Ödlandsflächen voraussichtlich in nicht allzuferner Zeit zum Angebot gelangen werden.

Regierungsbezirk Frankfurt a. O.

7. Im Anschluß an bereits früher erworbene Flächen in der Gemarkung Friedrichsdorf sind von dem Gutsbesitzer Becker 631,477 ha einschließlich der Gebäude, der Fischerei in der Drage und der Holzbestände unter 45 Jahren für den Preis von 183 000 ℳ erworben worden.

Durch diese Erwerbungen sind die forstfiskalischen Grenzen erheblich verbessert und die im Vorjahre erworbenen früheren Pfarrwaldungen mit dem Hauptrevier in Zusammenhang gebracht worden. Die Fischereiverhältnisse in der Drage haben durch die mit erworbene Adjazentenfischerei eine sehr erwünschte Besserung erfahren und schließlich ist die Umgemeindung der früher erworbenen Flächen zugleich mit der der Neuerwerbungen sicher gestellt. Auch lag der Ankauf durchaus im Landeskulturinteresse und besonders auch im wirtschaftlichen Interesse der Gemeinde Friedrichsdorf. Ist hier doch die Schaffung eines kräftigen und leistungsfähigen Arbeiterstammes zu erhoffen, da die Verhältnisse der Arbeiter, die bisher lediglich durch die Höfe erhalten wurden, durch die Anpachtung von landwirtschaftlich nutzbaren Teilen der erworbenen Flächen eine nachhaltige Besserung erfahren werden. Die Gemeinde hat aber auch noch den weiteren Vorteil, daß die großen Ödlandsflächen nach und nach verschwinden, und sie die weitausgedehnten Außenländereien verliert.

Die erworbenen Flächen sind der Oberförsterei Driesen angeschlossen. In den mitangekauften Gebäuden sind 2 Förster o. R. angesetzt worden.

8. Das Gut Auenwalde in einer Größe von 460,748 ha ist einschließlich der aufstehenden Holzbestände und der Gebäude für zusammen 139 000 ℳ erworben worden. Von dem Gute wurden dem Forstfiskus zuerst 302,138 ha und dann gleich darauf der Rest mit 158,610 ha zum Kaufe angeboten. Der Ankauf erfolgte im Landeskulturinteresse zur Erhaltung des Waldbestandes. Der Grund und Boden ist zum größten Teile absoluter Waldboden, der bei der derzeitigen Behandlung immer schlechter wurde und zur Bildung von Sandwehen neigte.

Regierungsbezirk Posen

9. Das Waldgut Eichenhagen in einer Größe von 580,880 ha ist einschließlich des aufstehenden Holzbestandes für den Preis von 183 400 ℳ angekauft worden. Die Erwerbung des Grundstückes, das auf drei Seiten in der Hauptsache von fiskalischem Besitz eingeschlossen war, erschien für den Forstfiskus außerordentlich wünschenswert. Auch das volkswirtschaftliche Interesse forderte eine baldige Erwerbung, bevor noch die letzten Reste des auf dem Grundstücke stockenden Holzbestandes niedergelegt wurden. Ausgedehnte Flächen waren bereits entwaldet und bloßgelegt.

Die Flächen sind der Oberförsterei Obornik zugewiesen.

Regierungsbezirk Oppeln

10. In Gemeinschaft mit der Domänenverwaltung ist das Gut Stanowitz im Kreise Rybnik erworben worden. Der auf die Forstverwaltung entfallende Anteil beträgt 83,3 ha mit einem Kaufpreise von 114 000 ℳ.

(Vergleiche die Denkschrift zur gleichen Nachweisung der Domänenverwaltung, Abschnitt 2, Erwerbungen, Regierungsbezirk Oppeln.)

Regierungsbezirk Aachen

11. Von dem Gutsbesitzer Emil Hösch zu Junkershammer wurden dem Forstfiskus 473,929 ha für den Preis von 247 708,79 ℳ angeboten. Das Gelände lag außerordentlich günstig zur Oberförsterei Wenau, der es zugelegt werden konnte, ohne daß eine Erhöhung der Verwaltungskosten erforderlich wurde. Da der Ankauf des Grundstückes, das fast durchweg aus gutem Waldboden besteht, auch sonst für den Forstfiskus sehr wünschenswert und vorteilhaft war, so ist die Erwerbung für den angegebenen Preis erfolgt.

B. Verkäufe

Regierungsbezirk Potsdam

1. An den Kaufmann Theodor Moses genannt Moser zu Berlin ist eine 5,435 ha große Fläche des Jagens 354a der Oberförsterei Köpenick für den Preis von 679 400 ℳ, von denen 203 820 ℳ bereits gezahlt sind, veräußert worden. Die Fläche schließt sich an andere für industrielle Unternehmungen verkaufte ehemalige Forstgrundstücke unmittelbar an. Sie liegt östlich in ihrer ganzen Ausdehnung an der Rummelsburg-Köpenicker Chaussee, während sie im Westen direkten Zugang zu einer unweit davon gelegenen Spreeablage hat. Infolge dieser günstigen Lage ist das Grundstück zur Verwendung für industrielle Zwecke vorzugsweise geeignet. Die fernere forstliche Benutzung war bei dem hohen Bodenwerte nicht mehr rentabel und lag deshalb nicht im fiskalischen Interesse.

2. Eine im Jagen 354 der Oberförsterei Köpenick zwischen der Spree und der Chaussee Rummelsburg-

Köpenick belegene Forstfläche von 3,734 ha Größe ist ausschließlich des Holzbestandes an die Berliner Elektrizitätswerke zur Errichtung einer elektrischen Kraftstation für den Preis von 522 816 *M*, von denen 261 408 *M* bereits gezahlt sind, veräußert worden. Auch dieses Gelände war nach seiner Lage zur Verwendung für industrielle Zwecke vorzugsweise geeignet. Die fernere forstliche Benutzung erschien bei dem hohen Bodenwerte unrentabel.

3. An die Terraingesellschaft Oberschöneweide sind 44,535 ha der Oberförsterei Köpenick für den Preis von 5 566 837,95 *M*, von denen 1 341 607,95 *M* angezahlt sind, veräußert worden. Die Flächen gehören zu dem Gelände an der Oberspree, auf dem bei der fortschreitenden Entwicklung der Vororte und dem Vorhandensein zahlreicher Fabrikanlagen eine regelrechte und gedeihliche Forstwirtschaft kaum noch möglich ist, auf die Dauer auch in Rücksicht auf die hohen Bodenwerte nicht mehr im staatlichen Interesse liegt. Der gebotene Preis mußte als sehr günstig bezeichnet werden. Für einen parzellenweisen Verkauf lagen die Verhältnisse in Oberschöneweide besonders ungünstig, da dort die Ortsstatuten ziemlich harte Bedingungen bezüglich des Baues und der Unterhaltung der Straßen enthalten, auch noch einzelne Flächen hätten erworben werden müssen, um die forstfiskalischen Straßen durchbauen zu können. Unter diesen Umständen wäre der Straßenbau und Parzellenverkauf mit großen Weiterungen und Unkosten verbunden gewesen.

4. Ein 13,862 ha großes Gelände am Hundekehlen-See in der Oberförsterei Grunewald ist an den Rechtsanwalt Dr Oechelhäuser, den Vorsitzenden des Lawn-Tennis-Turnierklubs, als Vertreter eines Konsortiums von Sportsleuten, für den Preis von 2 287 230 *M*, von denen 1 020 382 *M* bereits gezahlt sind, verkauft worden. Es sollen auf dem Gelände 14 freie und 2 überdeckte Spielfelder, sowie die erforderlichen Garderobenräume, Verwaltungsgebäude und Bäder errichtet werden. Der für die sportlichen Zwecke des Klubs nötige Grund und Boden soll auf mindestens 30 Jahre unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Der Rest des Geländes soll weiter veräußert werden, um dem Konsortium Ersatz für seine Aufwendungen zu schaffen. Die Anlage der Spielfelder und der Lawn-Tennis-Hallen ist vor Abschluß des Vertrages geprüft und festgelegt worden. Die fiskalischen Interessen sind bei dem Verkaufsgeschäfte in jeder Hinsicht gewahrt worden.

5. Die Firma Siemens und Halske, Aktiengesellschaft, zu Berlin wünschte in der Nähe ihrer nordwestlich von Charlottenburg gelegenen Werke in Erweiterung der von ihr dort bereits begründeten Beamten- und Arbeiterkolonie Wohnhäuser für ihre Arbeiter in größerem Umfange zu erbauen. Geplant war die Errichtung kleinerer, allen hygienischen Anforderungen der Jetztzeit entsprechender Häuser für eine und zwei Familien, die namentlich auch mit Vorder- und Hintergärten ausgestattet werden sollten. Hierzu wünschte die Gesellschaft eine 4,939 ha große Fläche vom südlichen Teile des Jagens 10 der Oberförsterei Tegel zu erwerben.

Ferner wollte die Märkische Bodengesellschaft zu Berlin im Anschluß an das vorgedachte Gelände eine forstfiskalische Fläche desselben Jagens von 6,350 ha Größe erwerben, um darauf mit Unterstützung der Firma Siemens und Halske in gleicher Weise Arbeiterwohnhäuser zu errichten, die im wesentlichen ebenfalls für die Arbeiter dieser Firma bestimmt sind.

Da es sich hier um einen weitgehenden Akt privater Arbeiterfürsorge handelte, erschien staatlicherseits eine möglichste Förderung der Pläne geboten. Es wurden daher, da gegen die Veräußerung der Flächen irgend

welche Bedenken nicht geltend zu machen waren, an die Firma Siemens und Halske 4,939 ha für 300 008 ℳ, von denen 151 000 ℳ bereits gezahlt sind, und an die Märkische Bodengesellschaft 6,350 ha für 422 784 ℳ, von denen 211 784 ℳ gezahlt sind, veräußert.

Regierungsbezirk Schleswig

6. Eine zu den Distrikten 82 und 83 der Oberförsterei Flensburg gehörige, an der Flensburger Föhrde bei Glücksburg liegende Fläche von 4,0520 ha Größe einschließlich einer 0,599 ha großen Wegefläche ist zur Veräußerung als Baustellen bestimmt worden unter Zugrundelegung eines Mindestpreises von 3 ℳ je qm. Es waren schon seit längerer Zeit Anträge auf käufliche Überlassung von Parzellen aus der genannten Oberförsterei gestellt worden. Nach Auswahl einer geeigneten Fläche wurde deshalb ein Bebauungsplan aufgestellt, der 18 in sich abgegrenzte Baustellen begriff. Das Gelände war für die Forstverwaltung entbehrlich. Der größte Teil gehörte zum Dienstlande der Försterstelle Tremerup und wurde teilweise wegen der geringen Bodengüte nicht bewirtschaftet. Die Fläche gewährte der Staatskasse bei Veräußerung als Bauland eine bei weitem höhere Rente durch Verzinsung des aufkommenden Kaufgeldes als durch eigene land- oder forstwirtschaftliche Benutzung.

Regierungsbezirk Hannover

7. Nach der Linienführung des Rhein-Weser-Kanals im Gebiete der Stadt Hannover ist der Umschlagshafen für Hannover in der Gemarkung Herrenhausen vorgesehen. Um eine möglichst zweckmäßige Hafenanlage zu erreichen, hatte die Stadt Hannover um käufliche Überlassung des fiskalischen Forstortes Herrenhäuser Tannenkamp der Oberförsterei Hannover gebeten, da sie in der Gemarkung Herrenhausen keinen größeren zusammenhängenden Besitz hat. Die Stadt war bereit, für den 45,2585 ha großen Forstort einschließlich des aufstehenden Holzbestandes den als angemessen zu bezeichnenden Betrag von 265 600 ℳ zu zahlen mit der Verpflichtung, das Gelände in der Hauptsache tatsächlich zu der geplanten Hafenanlage zu verwenden.

Da für die Hafenanlage ein öffentliches Interesse vorlag, so wurde dem Antrage der Stadt Hannover auf freihändigen Verkauf des Forstortes für den genannten Preis entsprochen.

Regierungsbezirk Lüneburg

8. Der Forstort Weseler Holz der Oberförsterei Langeloh in einer Größe von 66,836 ha eignete sich wegen seiner ungünstigen isolierten Lage und der schlechten Zugänglichkeit nicht zur Beibehaltung im Besitze der Forstverwaltung. Die Bewirtschaftung des Forstortes wurde auch besonders noch dadurch erschwert, daß die umliegenden Niederlassungen meist aus einzelnen Höfen mit wenig Menschen bestehen, so daß ein fühlbarer Arbeitermangel vorhanden war und zugleich die Holzabfuhrverhältnisse ungünstig lagen. Auch war eine wirksame Beaufsichtigung des 9 km vom Wohnorte des Belaufsbeamten entfernten Revierteiles schwer durchführbar, was um so bedenklicher war, als der durch seine Boden- und Bestandsverhältnisse feuergefährdete Forstort von Ausflüglern vielfach besucht wurde. Gern ging daher die Forstverwaltung auf den Antrag des benachbarten Rittergutsbesitzers Eggemann zu Holm ein, ihm den Forstort zu verkaufen, zumal der gebotene Preis von 100 000 ℳ ein für den Forstfiskus außerordentlicher günstiger war.

Nr 34

**Der Minister
der öffentlichen Arbeiten**
V K 10. 258

Berlin, den 28. Dezember 1907
Eingegangen 30. Dezember 1907

Anbei übersende ich den

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1906

mit dem ergebenen Ersuchen, ihn gefälligst zur Kenntnis des Hohen Hauses bringen zu wollen.

Breitenbach

An
das Präsidium des Hauses der Abgeordneten

Inhalt.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1906.

VII. Ergebnisse des Betriebs.

Anlagen.

Anhang.

Vorläufiger Bericht über die Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1907.

Anlage.

Bericht

über

die Ergebnisse des Betriebs der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1906.

I. Organisation der Verwaltung.

Durch den Allerhöchsten Erlaß vom 25. März 1907 — Gesetzsamml. S. 79 — ist die Errichtung eines

Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin

genehmigt worden. Dasselbe ist am 1. April 1907 in Tätigkeit getreten.

Die Gründe für die Errichtung des Eisenbahn-Zentralamtes sind in der Denkschrift, betreffend die Ergänzung der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen (Beilage A4 des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1907) dargelegt.

Ein vorläufiger Bericht über die bisherige Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes ist als Anhang beigefügt. Für die Folge wird jedem Betriebsberichte auch ein Bericht über die Tätigkeit des Zentralamtes während des im Betriebsberichte behandelten Rechnungsjahrs beigegeben werden.

Anhang. S. 259 ff.

II. Umfang des Bahngebiets.

A. Bahnlänge.

a. Im allgemeinen.

Am 31. März 1906 betrug die Bahn-(Eigentums-)länge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Staatseisenbahnen 35 119,53 km.*) Davon waren für den öffentlichen Verkehr bestimmt 34 749,58 km und zwar 34 492,38 km Vollspur- und 257,20 km Schmalspurbahnen; nicht dem öffentlichen Verkehre dienten 369,95 km und zwar 281,44 km Vollspur- und 88,51 km Schmalspurbahnen.

Von den vollspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen .... 34 492,38 km

	preußisches	hessisches	badisches
	Eigentum		
	km		
waren	33 229,58	1224,12	38,68
Im Laufe des Berichtsjahrs kamen hinzu:			
a. durch Eröffnung der S. 2f. nachgewiesenen neuen Bahnen und Ergänzungsstrecken	609,14	21,78	—
b. durch den Ausbau der schmalspurigen Bahnstrecken Dorndorf—Vacha und Dorndorf—Salzungen zu Vollspurbahnen	16,81	—	—
c. durch die auf S. 4f. im einzelnen angegebenen Längenberichtigungen und Längenänderungen durch andere Streckenführung, Bahnhofsumbauten usw.	21,06	0,01	—
mithin im ganzen Zugang (übereinstimmend mit Anlage 1, Sp. 4, lfde Nr 22)	646,51	21,74	—
Von der hiernach sich ergebenden Summe von	33 876,09	1245,86	38,68
gingen ab:			
a. durch Außerbetriebsetzung der S. 5 im einzelnen angegebenen Bahnstrecken	26,67	—	—
b. durch die auf S. 5 angegebenen Längenberichtigungen und Längenänderungen	32,07	0,01	—
im ganzen also (vgl. Anlage 1, Sp. 5, lfde Nr. 22)	58,74	0,01	—
so daß Ende März 1907 die Bahn-(Eigentums-)länge der dem öffentlichen Verkehre dienenden vollspurigen Staatseisenbahnen betrug (vgl. Anlage 1, Sp. 6, lfde Nr 22)..	33 817,35	1 245,85	38,68
	35 101,88 km.		

*) Außerhalb der Betriebsgemeinschaft besitzt Preußen noch die von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg verwaltete Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn (52,38 km), deren Betriebsergebnisse auf S. 133 f. dieses Berichtes erläutert werden.

Eröffnet wurden folgende neue Bahnen und Ergänzungsstrecken:

1	2	3	4	5	6
				Bahnlänge	
Lfde Nr	im Direktionsbezirk	am	die Strecken	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km
1	Altona	5. Dezember 1906	Hamburg Hptbhf—Eigentumsgrenze gegen Altona	0,36*)	—
2	"	5. Dezember 1906 (P.-V.)	Die Verbindungen des Hptbhfs Hamburg mit den Bahnstrecken nach Berlin, Lübeck und Ohlsdorf: a. soweit sie dem preußischen Staate allein gehören .... (Extraordinarium der Etats für 1893/94 ff.)	5,64*)	—
			b. ideeller Anteil Preußens an den im gemeinsamen Eigentume der Staaten Preußen und Hamburg und der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Bahnstrecken ...... (Extraordinarium der Etats für 1893/94 ff.)	1,00*)	—
3	Berlin	1. Mai 1906 (P.-V.)...	Vorortbahn Berlin (Vga der Ringbahn)—Adlershof-Alt-Glienicke (Extraordinarium der Etats für 1898/99 ff.) ..	8,70*)	—
4	Breslau	15. Mai 1906	Kudowa-Sackisch—Schlaney (Gesetz vom 25. Mai 1900)	—	2,47
5	"	15. September 1906	Goldberg (Schles.)—Haynau (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	21,12
6	"	1. Oktober 1906	Hirschberg (Schles.) — Boberröhrsdorf (Gesetz vom 25. Juni 1904)	—	7,34
7	"	1. Dezember 1906	Haynau—Reisicht (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	8,19
8	Cassel	1. Oktober 1906	Steinhelle—Winterberg (Westf.) (Gesetz vom 20. Mai 1898)	—	18,28
9	Danzig	"	Einführung der Nebenbahn Simonsdorf—Tiegenhof in den Bhf Simonsdorf (Extraordinarium der Etats für 1904 ff.)	—	3,84
10	"	2. Oktober 1906	Czersk — Laskowitz (Westpr.) (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	55,30
11	"	"	Bandsburg—Flatow (Gesetz vom 18. Mai 1903)	—	31,74
12	Elberfeld	15. Dezember 1906	Wiehl—Waldbröl (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	15,09
13	"	21. Januar 1907	Verbindung des Bhfs Kückelhausen mit der Strecke Haspe-Heubing — Hagen-Eckesey (Extraordinarium des Etats für 1905)	—	0,90
14	Erfurt	1. Juni 1906	Straußfurt — Tennstedt (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	10,88
15	"	1. August 1906	Vacha — Wenigentaft-Mansbach — Geisa (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	18,35
16	Essen a. Ruhr ...	16. Juli 1906 (G.-V.) ...	Verbindungsbahn Eving — Obereving (Baufonds der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn)	1,74	—
17	Frankfurt a. Main	1. Mai 1906	Hersfeld—Oberaula (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	25,62
			Seite	17,44	219,12

*) Die mit *) versehenen Bahnstrecken sind mehrgleisig.

1	2	3	4	5	6
Lfde Nr	im Direktionsbezirk	am	die Strecken	Bahnlänge	
				Hauptbahnen km	Nebenbahnen km
			Übertrag....	17,44	219,12
18	Frankfurt a. Main	1. Mai 1906	Herborn—Driedorf (Gesetz vom 20. Mai 1898)........................	—	20,83
19	„	1. Juli 1906 (G.-V.)... 15. November 1906 (P.-V.)	Wiesbaden Hptbhf — Erbenheim .... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	4,87	—
20	„	1. Oktober 1906 (G.-V.)	(Biebrich Ost—) Betriebsstation G—Erbenheim . (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	3,82	—
21	„	1. Oktober 1906.......	Driedorf—Rennerod (Gesetz vom 20. Mai 1898)........................	—	11,10
22	„	1. Dezember 1906	Hünfeld—Wenigentaft-Mansbach (Gesetz vom 20. Mai 1902).............	—	26,44
23	Halle a. Saale ..	1. Mai 1906 (G.-V.)...	Wahren—Schönefeld .... (Extraordinarium der Etats für 1903 ff.)	13,39*)	—
24	„ ..	„ „ ...	Thekla—Heiterblick ..... (Extraordinarium der Etats für 1903 ff.)	2,81*)	—
25	„ ..	„ „ ...	Verbindungsbahn zwischen den Bahnstrecken Wahren—Leutzsch und Wahren—Schönefeld (lfde Nr 23) (Extraordinarium der Etats für 1903 ff.)	1,04*)	—
26	Hannover	1. Mai 1906 (P.-V.) ..	Kirchrode — Lehrte (Teilstrecke der 2. Hauptbahn Lehrte—Wunstorf) (Gesetz vom 25. Juni 1904)...........	8,67*)	—
27	„	11. Juli 1906	Visselhövede — Rotenburg (Hannover)........ (Gesetz vom 18. Mai 1903)	—	24,02
28	„	3. Oktober 1906	Rotenburg (Hannover)—Zeven (Hannover) .... (Gesetz vom 18. Mai 1903)	—	25,61
29	Königsberg i. Pr.	1. Juni 1906..........	Arys—Lötzen (Gesetz vom 25. Mai 1900)	—	29,25
30	Mainz	1. Oktober 1906 (G.-V.)	Wiesbaden Süd — Betriebsstation G — Biebrich Ost............ (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	3,24	—
31	„	„ „	Biebrich Ost—Wiesbaden Waldstraße .... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	—	3,14
32	„	„ „	Biebrich Ost—Abzw. vor Biebrich Hptbhf ...... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	0,89*)	—
33	„	„ „	Abzw. bei Betriebsstation G — Eigentumsgrenze vor Schlachthaus Wiesbaden .... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	—	1,58
34	„	1. Oktober 1906	Blockstelle Rheinbrücke Ost—Biebrich Ost ...... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	0,15*)	—
35	„	15. November 1906 (P.-V.)	Wiesbaden Hptbhf—Biebrich Ost........... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	3,46*)	—
36	„	„ (G.-V.)	Wiesbaden Hptbhf—Biebrich Hptbhf......... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	4,35*)	—
37	„	„	Wiesbaden Hptbhf—Waldstraße .... (Extraordinarium der Etats für 1897/98 ff.)	—	3,33
38	Münster i. Westf.	8. Oktober 1906	Paderborn Nord—Lippspringe (Gesetz vom 25. Juni 1904)..............	—	7,45
39	„	28. Januar 1907 (G.-V.)	Verbindungsbahn bei Dülmen (Baufonds der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn)	1,26	—
40	Posen	1. Mai 1906	Wierzebaum—Schwerin (Warthe) (Gesetz vom 18. Mai 1903).............	—	21,14
41	„	1. Juli 1906	Glogau (Blockstelle Ggo)—Schlichtingsheim (Gesetz vom 25. Juni 1904)...	—	11,61
42	„	1. August 1906	Mieschkow—Xions (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	16,00
			Seite....	64,39	420,12

*) Die mit *) versehenen Bahnstrecken sind mehrgleisig.

1	2	3	4	5	6
				Bahnlänge	
Lfde Nr	im Direktionsbezirk	am	die Strecken	Haupt-bahnen km	Neben-bahnen km
			Übertrag	64,89	420,12
43	Posen	1. Oktober 1906	Schlichtingsheim—Guhrau (Gesetz vom 25. Juni 1904)	—	23,25
44	"	28. Oktober 1906	Skalmierzyce—Reichsgrenze (Gesetz vom 20. Mai 1902)	0,90	—
45	"	1. November 1906	Kontopp—Wollstein (Gesetz vom 18. Mai 1903)	—	26,49
46	"	1. November 1906 (P.-V.) 15. November 1906 (G.-V.)	Xions—Schrimm (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	17,94
47	St. Johann-Saarbrücken	1. Oktober 1906	Castellaun—Pfalzfeld (Gesetz vom 18. Mai 1903)	—	13,84
48	Stettin	1. Mai 1906	Einführung der Bahnstrecke Stralsund—Rostock in den Zentralbhf Rostock (Extraordinarium des Etats für 1904)	—	1,85
49	"	1. Juli 1906	Camminer Hafenbahn (Betriebsfonds)..	—	1,35
50	"	24. Dezember 1906	Cammin (Pomm.) — Treptow (Rega) (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	39,01
			zusammen preußische Bahnstrecken..	65,29	543,85
				609,14 km	
51	Frankfurt a. Main	1. April 1906	Gedern — Grebenhain-Crainfeld (Hess. Gesetz vom 15. November 1890)	—	21,73
			zusammen hessische Bahnstrecken..	wie vor	
			im ganzen..	65,29	565,58
				630,87 km	

Infolge von Längenberichtigungen und Längenänderungen durch andere Streckenführung, Umbau von Bahnhöfen usw. sind an Mehrlängen nachzuweisen:

a. bei folgenden preußischen Hauptbahnstrecken: Anschluß der Berliner Ringbahn an die Görlitzer Bahn bei Blockstelle Vtw (0,20), Anschluß der Berliner Ringbahn bei Blockstelle Vdp an den Rangierbhf Tempelhof (0,30), Anschluß der Berliner Stadtbahn an die Lehrter Bahn (0,72), Anschluß der Berliner Stadtbahn an die Ostbahn bei Friedrichsfelde Ost (1,30), Anschluß des Rangierbhfs Pankow an die Stettiner Bahn bei Pankow-Heinersdorf (0,97), Anschluß Vnp—Schönholz (Reinickendorf) (1,87), Dingelstädt—Treysa (0,27), Bebra—Guntershausen (0,22), Cottbus—Großenhain (0,18), Gleiwitz—Borsigwerk (0,10), Chorzow—Königshütte—Schwientochlowitz (0,10), Biederitz—Zerbst (0,02), Magdeburg Hptbhf—Halberstadt—Wegeleben (0,06), Abzweigung nach dem Güterbhf in Thale (0,02), Magdeburg (Bude 10)—Öbisfelde (0,11), Buckau—Westerhüsen-Salbke (0,84), Westerhüsen-Salbke—Schönebeck (0,04), Gütergleise Buckau—Westerhüsen-Salbke (0,67), Gütergleise Magdeburg—Halberstadt auf Bhf Buckau (0,10), Schönebeck—Güsten (0,01), Magdeburg—Sudenburg (0,89), Eilsleben—Helmstedt (0,02), Helmstedt—Schöningen (0,05), Schöningen—Börßum—Neuekrug (0,03), Börßum—Bad Harzburg (0,05); ferner infolge des Nachweises folgender bei Ermittlung der Bahnlänge bisher nicht berücksichtigter Bahnstrecken: Gütergleise der Bahnstrecke Ottbergen—Nordhausen auf Bahnhof Northeim (1,89), Silberhausen—Trennungsstation (1,19), Verbindungsbahn zwischen Bhf Schoppinitz R. O. U. und der Bahnstrecke Kattowitz—Myslowitz (0,85) sowie des Bhfs Neubrandenburg in der Bahnstrecke Oranienburg—Stralsund (1,12), zusammen 13,69 km; bei folgenden preußischen Nebenbahnstrecken: Hafenbahnen bei Harburg (0,16), in Husum (0,57) und in Apenrade (0,44) Geseke—Büren (0,06), Niederwalgern—Herborn (0,21),

Kunigundeweiche—Eichenau (0,57), Allenstein—Lyck (0,01), Allenstein-Soldau (0,01), Biederitz—Loburg (0,02), Magdeburg Elbbhf—Magdeburg-Friedrichstadt (0,24), Calbe (Saale)—Grizehne (0,06), Etgersleben—Förderstedt (0,08), Cöthen—Aken (0,01), Cönnern—Baalberge (0,05), Heudeber-Dannstedt—Wernigerode—Bad Harzburg (0,04), Bernburg—Calbe (Saale) (0,79), Wiesbaden West—Waldstraße (0,03), Finkenburg—Aurich (2,74), außerdem infolge des Nachweises folgender bei Ermittlung der Bahnlänge bisher nicht berücksichtigter Bahnstrecken: Mitte Bhf Grünthal (Böhmen)—Verwaltungsgrenze (0,53), Mitte Bhf Zschipkau—Verwaltungsgrenze (0,22), Mitte Bhf Rostock Fr. Fr.—Verwaltungsgrenze (0,53), zusammen 7,87 km; bei preußischen Bahnstrecken also überhaupt 21,06 km;

b. bei der hessischen Nebenbahnstrecke Offenbach a. Main Hptbhf—Dieburg 0,01 km.

Außer Betrieb gesetzt wurden folgende, durch andere Bauten entbehrlich gewordene preußische Hauptbahnstrecken: der innere Anschluß der Berliner Ringbahn an die Görlitzer Bahn bei Blockstelle Vga (0,95), der Güteranschluß Baumschulenweg—Niederschöneweide-Johannisthal, km 3,43—5,32 (1,89), Verbindungsbahn zwischen dem Berliner und dem Bayerischen Bhf in Leipzig (0,81), desgl. zwischen dem Berliner Bhf und dem Übergabebhf daselbst (1,59), Schönefeld—Leipzig Übergabebhf, Teil (1,80), Wiesbaden Taunusbhf—Biebrich Ost (4,36), Biebrich Ost—Biebrich Hptbhf (1,68), Wiesbaden Rheinbhf—Biebrich Hptbhf (4,10) und Wiesbaden Hess. Ludwigs-Bhf—Erbenheim (5,25), zusammen 22,43 km, ferner folgende preußische Nebenbahnstrecken: Biebrich Ost—Biebrich Rheinbhf (0,17) und Wiesbaden Rheinbhf—Waldstraße (4,07), zusammen 4,24 km; also preußische Bahnstrecken überhaupt 26,67 km.

Infolge von Längenberichtigungen und Längenänderungen durch veränderte Streckenführung, Umbau von Bahnhöfen usw. sind an Minderlängen nachzuweisen:

a. bei folgenden preußischen Hauptbahnen: Oldesloe—Neumünster (0,32), Westend—Lehrter Bahn, Vlr, (1,28), Anschluß der Berliner Ringbahn bei Vsr an den Bhf Stralau-Rummelsburg (0,29), Leinefelde—Dingelstädt (0,02), Verbindungsbahn zwischen der Bahnstrecke Hannover—Cassel und dem Bhf Wilhelmshöhe über Cassel Rangierbhf (0,02), Eisenach—Lichtenfels (0,11), Oberhausen—Dorsten (0,03), Erbenheim—Niedernhausen (0,01), Abzweigung aus der Strecke Morgenroth—Orzegow—Borsigwerk nach Karf (0,57), Werder (Havel)—Magdeburg Hptbhf (0,13), Verbindungsbahn in Magdeburg (0,45), Wegeleben—Thale (0,06), Magdeburg Hptbhf—Buckau (0,09), Schönebeck—Halle (Saale) (0,70), Sudenburg—Schöningen (0,77), Wolfenbüttel—Börßum (0,01), Braunschweig Hptbhf—Gr.-Gleidingen (0,01), Grauhof Personenbhf—Goslar (0,01), Teicha—Wegeleben und Halberstadt—Goslar (0,05), Goslar—Neuekrug (0,04), Vienenburg Güterbhf—Grauhof—Langelsheim (0,49), Aschersleben—Cöthen (0,04), Coblenz—Landesgrenze bei Bingerbrück (0,01), Verbindungsbahn bei Dorsten (0,26) und Ostrowo—Skalmierzyce (0,24), ferner infolge Nachweises der Bahnstrecke Buckau—Westerhüsen-Salbke als einer zweigleisigen Bahn, während bisher zwei eingleisige Bahnstrecken nachgewiesen wurden (4,24), infolge Berichtigung der Bahnlänge der Bahnstrecke Posen—Kreuz, die bisher als im Bhfe Posen beginnend nachgewiesen wurde, während sie in Wirklichkeit erst bei Blockstelle Aps beginnt (2,96), endlich infolge Ausscheidens der Verbindungsbahn bei Staßfurt und der Abzweigung nach dem Güterbhf in Halberstadt als Bahnen für den öffentlichen Verkehr (3,66), zusammen 16,57 km; bei folgenden preußischen Nebenbahnstrecken: Kiel—Eckernförde—Flensburg (0,15), Hafenbahn in Tönning (0,26), Crossen (Elster)—Porstendorf (0,23), Soltau—Buchholz (0,06), Wulsdorf—Bremervörde—Stade (0,01), Abzweigung Karf—Carsten Zentrumgrube (0,85), Schoppinitz R. O. U.—Agathe-Weiche—Emanuelsegen (0,20), Blumenberg—Eilsleben (0,03), Blumenberg—Staßfurt (0,01), Schönebeck—Blumenberg (0,01), Sudenburg—Buckau (0,35), Jerxheim—Nienhagen (0,07), Isenbüttel—Wieren (0,02), Isenbüttel—Braunschweig, Abzw., (0,02), Helmstedt—Obisfelde (0,01), Frose—Quedlinburg (0,03), Langelsheim—Clausthal-Zellerfeld (0,01), Biendorf—Gerlebogk (0,59), Emden—Norden (1,16), Ochtrup—Rheine (0,01) und Czempin—Schrimm (0,12), ferner infolge Ausscheidens als Bahnen für den öffentlichen Verkehr: Anschlußgleis nach dem Packhof in Wittenberge (1,46) und nach dem Eldefluß bei Dömitz (0,80), Hafenbahn in Lauenburg (Elbe) (0,60), desgl. in Sonderburg (0,31), Staßfurt—Löderburg (3,91) und Büddenstedt—Trendelbusch (4,22), zusammen 15,50 km; bei preußischen Bahnstrecken also überhaupt 32,07 km;

b. bei der hessischen Hauptbahnstrecke Landesgrenze bei Bingerbrück—Mainz 0,01 km.

Von den Ende März 1907 vorhandenen vollspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnstrecken (35 101,88 km) wurden betrieben

	als Hauptbahnen	als Nebenbahnen
überhaupt	21 398,97 km (60,96 %)	13 702,91 km (39,04 %)
preußische Bahnstrecken	20 573,80 km (60,84 %)	13 243,55 km (39,16 %)
hessische Bahnstrecken	786,49 km (63,13 %)	459,36 km (36,87 %)
badische Bahnstrecken	38,68 km.	

Im Laufe des Berichtsjahrs wurde auf folgenden ältern Nebenbahnen der Betrieb für Hauptbahnen eingerichtet:

am 1. August 1906 auf der Bahnstrecke Emden—Norden (30,40 km) im Direktionsbezirk Münster i. Westf.,

am 1. Oktober 1906 auf der Bahnstrecke Ostrowo—Skalmierzyce (16,53 km) im Direktionsbezirk Posen.

	überhaupt km	davon preußische Bahnstrecken km	davon hessische Bahnstrecken km	davon badische Bahnstrecken km
Von den Hauptbahnen (21 398,97 km) waren eingleisig	8 164,78	7 747,26	417,52	—
oder %	38,15	37,66	53,09	
„ zweigleisig	13 029,43	12 622,05	368,70	38,68
oder %	60,90	61,35	46,88	100,00
„ dreigleisig	43,38	43,11	0,27	—
oder %	0,20	0,21	0,03	
„ viergleisig	156,32	156,32	—	—
oder %	0,73	0,76		
„ fünfgleisig	5,06	5,06	—	—
oder %	0,02	0,02		
Von den Nebenbahnen (13 702,91 km) waren eingleisig	13 347,50	12 888,14	459,36	—
oder %	97,41	97,32	100,00	
„ zweigleisig	353,94	353,94	—	—
oder %	2,58	2,67		
„ dreigleisig	1,47	1,47	—	—
oder %	0,01	0,01		

Im Berichtsjahre wurden zweite Gleise erbaut auf folgenden ältern Strecken:

E.-D.-B. Berlin: Äußerer Anschluß der Berliner Ringbahn an die Görlitzer Bahn (Blockstelle Vga, km 14,81 — Blockstelle Vtw, km 15,47)	0,66 km,
„ Cassel: Malsfeld—Oberbeisheim	11,73 „ ,
Geismar—Schwebda	6,62 „ ,
„ Cöln: Crefeld—Forsthaus	5,18 „ ,
„ Halle a. Saale: Güterbahn Halle a. Saale—Berlin auf Bhf. Halle a. Saale	1,70 „ ,
„ Hannover: Theine—Salzwedel—Pretzier	14,93 „ ,
Ülzen—Ebstorf	11,73 „ ,
Burg-Lesum—Grohn-Vegesack	5,90 „ ,
„ Kattowitz: Kobier—Pleß	10,44 „ ,
Kattowitz—Idaweiche (km 73,13)	1,76 „ ,
„ Magdeburg: Grauhof Personenbhf—Goslar	4,75 „ ,
Vienenburg Personenbhf—Bad Harzburg	7,90 „ ,
„ Münster i. Westf.: Bruchmühlen—Osnabrück Hptbhf	28,38 „ ,
„ Posen: Mieschkow—Jarotschin	7,39 „ ,
„ Stettin: Seehausen (Uckermark)—Nechlin	24,97 „ ,
	143,99 km,

ein viertes Gleis wurde erbaut zwischen Danzig und Marienburg (15,00 km) im E.-D.-B. Danzig.

Beseitigt wurden 0,71 km des zweiten Gleises der Bahnstrecke Schönefeld—Leipzig Dresdener Bhf im E.-D.-B. Halle a. Saale infolge der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Leipzig, das dritte Gleis zwischen Magdeburg Hptbhf und Magdeburg-Sudenburg (2,90 km) im E.-D.-B. Magdeburg beim Umbau des Bahnhofs Magdeburg-Sudenburg.

Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen sind ausschließlich preußisches Eigentum. Von der am 31. März 1906 vorhandenen Bahnlänge .... = 257,20 km
gingen im Laufe des Berichtsjahrs infolge des vollspurigen Ausbaues der Bahnstrecke Salzungen—Dorndorf—Vacha .... 16,15 »
ab, so daß sich Ende März 1907 die Länge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen belief auf .... 241,05 km.

Zweigleisig waren wie im vorhergegangenen Jahre 4,00 km.

Dem öffentlichen Verkehre dienten somit Ende März 1907 im ganzen: (35 101,88 km Voll- und 241,05 km Schmalspurbahnen =) 35 342,93 km Eisenbahnen.

Die Bahnen ohne öffentlichen Verkehr sind im Betriebsberichte für 1905 mit einer Bahnlänge von 369,95 km nachgewiesen worden. Wie sich nachträglich herausgestellt hat, war diese Angabe insofern unzutreffend, als dabei auch Privat-Anschlußbahnen und statistisch zu den Nebengleisen zu rechnende Gleisverbindungen berücksichtigt worden sind. Nach neuern Feststellungen sind an Bahnen ohne öffentlichen Verkehr nur 215,09 km vorhanden, wovon 213,21 km im preußischen und 1,88 km im hessischen Eigentume stehen. Die nachgewiesenen Bahnen ohne öffentlichen Verkehr sind sämtlich vollspurig; schmalspurige derartige Bahnen sind überhaupt nicht vorhanden.

Die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Bahnen belief sich hiernach auf (35 342,93 + 215,09 =) 35 558,02 km. Davon waren:
preußisches Eigentum (33 817,35 + 241,05 + 213,21 =) 34 271,61 km,
hessisches » (1 245,85 + 1,88 =) 1 247,73 km,
badisches » 38,68 km.

b. Verteilung der Bahnen des öffentlichen Verkehrs auf die preußischen Provinzen, die andern Bundesstaaten und fremde Staatsgebiete.

Die in der Betriebsgemeinschaft vereinigten Bahnen des öffentlichen Verkehrs hatten am 31. März 1907 eine Gesamtbahnlänge von .... 35 342,93 km.
Rechnet man hierzu die Bahnlänge der preußischen Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn mit .... 52,38 » ,
so ergibt sich für den preußischen Eisenbahnbesitz und die mit ihm vereinigten hessischen und badischen Bahnstrecken eine Gesamtbahnlänge von 35 395,31 km.

Diese verteilt sich auf die preußischen Provinzen, die andern Bundesstaaten sowie auf fremde Staatsgebiete, wie folgt:

	1	2	3	4	5	6
	Ende März 1907				Ende März 1906	Ende März 1907
	Vollspurbahnen		Schmalspurbahnen	im ganzen	im ganzen	mehr *weniger*
	Hauptbahnen	Nebenbahnen				
	km	km	km	km	km	km
	α. **die preußischen Provinzen:**					
Ostpreußen	866,41	1 581,50	—	2 447,91	2 418,64	29,27
Westpreußen	876,87	1 164,79	—	2 041,66	2 002,02	39,64
Brandenburg mit Berlin	2 422,82	833,41	—	3 256,23	3 247,53	8,70
Pommern	782,48	1 280,25	—	2 062,73	1 971,13	91,60
Posen	1 202,42	1 044,94	—	2 247,36	2 171,08	76,28
Schlesien	2 674,91	1 425,40	165,20	4 265,51	4 188,66	76,85
die östlichen Provinzen	8 825,91	7 330,29	165,20	16 321,40	15 999,06	322,34
Sachsen	1 863,00	750,89	—	2 613,89	2 616,18	*2,29*
Schleswig-Holstein	752,32	522,71	—	1 275,03	1 275,36	*0,33*
Hannover	1 726,03	941,38	—	2 667,41	2 601,38	66,03
Westfalen	1 932,99	748,13	—	2 681,12	2 651,75	29,37
Hessen-Nassau	1 124,02	734,33	—	1 858,35	1 763,46	94,89
davon: preußisches Eigentum	*1 096,02*	*732,44*	—	*1 828,46*	*1 733,57*	94,89
hessisches Eigentum	*28,00*	*1,89*	—	*29,89*	*29,89*	—
Rheinprovinz	2 485,06	1 411,14	—	3 896,20	3 867,31	28,89
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—
die westlichen Provinzen	9 883,42	5 108,58	—	14 992,00	14 775,44	216,56
davon: preußisches Eigentum	*9 855,42*	*5 106,69*	—	*14 962,11*	*14 745,55*	216,56
hessisches Eigentum	*28,00*	*1,89*	—	*29,89*	*29,89*	—
zusammen auf *α.* Preußen	18 709,33	12 438,87	165,20	31 313,40	30 774,50	538,90
davon: preußisches Eigentum	*18 681,33*	*12 436,98*	*165,20*	*31 283,51*	*30 744,61*	538,90
hessisches Eigentum	*28,00*	*1,89*	—	*29,89*	*29,89*	—

	1	2	3	4	5	6
	Ende März 1907				Ende März 1906	Ende März 1907
	Vollspurbahnen		Schmalspurbahnen	im ganzen	im ganzen	mehr / *weniger*
	Hauptbahnen	Nebenbahnen				
	km	km	km	km	km	km
Übertrag (α) preußisches Eigentum ..	*18 681,33*	*12 436,98*	*165,20*	*31 283,51*	*30 744,61*	538,90
Übertrag (α) hessisches Eigentum ...	*28,00*	*1,89*	—	*29,89*	*29,89*	—
β. die außerpreußischen Bundesstaaten:						
die Königreiche:						
Bayern	9,15	10,14	—	19,29	19,29	—
davon: preußisches Eigentum ..	—	*10,14*	—	*10,14*	*10,14*	—
hessisches Eigentum ...	*9,15*	—	—	*9,15*	*9,15*	—
Sachsen.....................	130,63	14,04	—	144,67	132,13	12,54
die Großherzogtümer:						
Baden	65,59	8,55	—	74,14	74,14	—
davon: preußisches Eigentum ..	—	—	—	—	—	—
hessisches Eigentum	*26,91*	*8,55*	—	*35,46*	*35,46*	—
badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—
Hessen	839,57	472,16	—	1 311,73	1 290,11	21,62
davon: preußisches Eigentum ..	*117,14*	*23,24*	—	*140,38*	*140,49*	*0,11*
hessisches Eigentum	*722,43*	*448,92*	—	*1 171,35*	*1 149,62*	21,73
Mecklenburg-Schwerin	125,19	32,63	—	157,82	156,24	1,58
Sachsen-Weimar	200,24	128,34	24,53	353,11	336,49	16,62
Mecklenburg-Strelitz	75,77	0,61	—	76,38	75,26	1,12
Oldenburg	93,37	28,10	—	121,47	121,47	—
die Herzogtümer:						
Braunschweig	345,19	90,07	—	435,26	441,61	*6,35*
Sachsen-Meiningen	153,68	67,51	51,32	272,51	272,60	*0,09*
Sachsen-Altenburg	45,03	24,74	—	69,77	69,99	*0,22*
Sachsen-Coburg-Gotha	142,92	145,88	—	288,80	288,80	—
Anhalt	214,33	53,81	—	268,14	268,04	0,10
die Fürstentümer:						
Schwarzburg-Sondershausen	60,76	14,59	—	75,35	75,35	—
Schwarzburg-Rudolstadt	52,28	53,82	—	106,10	106,10	—
Waldeck.....................	3,87	35,44	—	39,31	39,31	—
Reuß älterer Linie	—	8,02	—	8,02	8,02	—
Reuß jüngerer Linie............	31,23	16,39	—	47,62	47,62	—
Schaumburg-Lippe..............	24,32	—	—	24,32	24,32	—
Lippe......................	43,97	50,91	—	94,88	94,88	—
die freien und Hansestädte:						
Lübeck	3,77	—	—	3,77	3,77	—
Bremen	38,63	—	—	38,63	38,63	—
Hamburg	37,58	4,86	—	42,44	35,44	7,00
zusammen auf β. außerpreußische Bundesstaaten	2 737,07	1 260,61	75,85	4 073,53	4 019,61	53,92
davon: preußisches Eigentum ..	*1 939,90*	*803,14*	*75,85*	*2 818,89*	*2 786,70*	32,19
hessisches Eigentum	*758,49*	*457,47*	—	*1 215,96*	*1 194,23*	21,73
badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—

	1	2	3	4	5	6
	Ende März 1907				Ende März 1906	Ende März 1907
	Vollspurbahnen		Schmalspurbahnen	im ganzen	im ganzen	mehr *weniger*
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	km	km	km	km
Übertrag (α u. β) preußisches Eigentum ..	*20 621,23*	*13 240,12*	*241,05*	*34 102,40*	*33 531,31*	571,09
Übertrag (α u. β) hessisches Eigentum ...	*786,49*	*459,36*	—	*1 245,85*	*1 224,12*	21,73
Übertrag (α u. β) badisches Eigentum ...	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—
γ. das Ausland:						
das Kaiserreich Österreich	—	3,43	—	3,43	2,90	0,53
die Niederlande	4,95	—	—	4,95	4,95	—
zusammen auf γ. Ausland	4,95	3,43	—	8,38	7,85	0,53
Im ganzen (α + β + γ) Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr	21 451,35	13 702,91	241,05	35 395,31	34 801,96	593,35
davon: preußisches Eigentum ..	*20 626,18*	*13 243,55*	*241,05*	*34 110,78*	*33 539,16*	571,62
hessisches Eigentum	*786,49*	*459,36*	—	*1 245,85*	*1 224,12*	21,73
badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—.

Die Länge der in den einzelnen preußischen Provinzen gelegenen Privateisenbahnstrecken und Strecken fremder Staatseisenbahnen (diese unterstehen der preußischen Staatsaufsicht) betrug:

in	1	2	3	4	5	6
	Ende März 1907				Ende März 1906	Ende März 1907 *weniger*
	Vollspurbahnen		Schmalspurbahnen	im ganzen		
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	km	km	km	km
Ostpreußen	—	48,69	—	48,69	48,69	—
Westpreußen	—	—	—	—	—	—
Brandenburg mit Berlin	72,73	549,03	—	621,76	621,76	—
Pommern	—	86,12	—	86,12	86,12	—
Posen	—	52,61	—	52,61	52,61	—
Schlesien	1,12	154,89	—	156,01	156,01	—
den östlichen Provinzen	73,85	891,34	—	965,19	965,19	—
Sachsen	6,48	184,82	57,95	249,25	249,25	—
Schleswig-Holstein	87,32	93,71	28,70	209,73	209,73	—
Hannover	96,50	208,70	34,59	339,79	339,79	—
Westfalen	7,84	379,98	50,27	438,09	438,09	—
Hessen-Nassau	7,48	20,98	20,46	48,92	48,92	—
Rheinprovinz	101,72	152,55	148,66	402,93	403,13	*0,20*
Hohenzollern	65,77	24,85	—	90,62	90,68	*0,06*
den westlichen Provinzen	373,11	1 065,59	340,63	1 779,33	1 779,59	*0,26*
zusammen	446,96	1 956,93	340,63	2 744,52	2 744,78	*0,26.*

Hiervon wurden von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung 16,63 km für Staatsrechnung betrieben oder mitbetrieben und zwar eine 1,30 km lange hamburgische Strecke, die Anschlußstrecken nach dem Viehhof in Berlin (2,11 km), Lauchhammer—Lauchhammerwerk (0,39 km), Fredersdorf—Rüdersdorf (5,35 km), die städtische Hafen- und Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. (7,48 km) und weitere 67,23 km für fremde Rechnung (s. diesen Abschnitt unter d) verwaltet.

Die Länge der in den einzelnen preußischen Provinzen gelegenen, im Betriebe befindlichen Kleinbahnen betrug:

in	1	2	3	4	5
	Ende März 1907			Ende März 1906	Ende März 1907 mehr
	nebenbahnähnliche Kleinbahnen km	Straßenbahnen km	im ganzen km	km	km
Ostpreußen	700,76	65,49	766,25	711,04	55,21
Westpreußen	498,71	58,55	557,26	527,34	29,92
Brandenburg mit Berlin	740,89	501,53	1 242,42	1 210,47	31,95
Pommern	1 405,00	35,36	1 440,36	1 393,50	46,86
Posen	706,02	26,57	732,59	731,16	1,43
Schlesien	500,72	110,23	610,95	582,96	27,99
den östlichen Provinzen	4 552,10	797,73	5 349,83	5 156,47	193,36
Sachsen	617,08	147,52	764,60	751,99	12,61
Schleswig-Holstein	738,40	120,53	858,93	850,45	8,48
Hannover	609,55	192,74	802,29	756,86	45,43
Westfalen	378,36	352,20	730,56	677,37	53,19
Hessen-Nassau	314,39	146,44	460,83	443,72	17,11
Rheinprovinz	657,67	769,71	1 427,38	1 317,60	109,78
Hohenzollern	38,37	—	38,37	38,37	—
den westlichen Provinzen	3 353,82	1 729,14	5 082,96	4 836,36	246,60
zusammen	7 905,92	2 526,87	10 432,79	9 992,83	439,96

Es befanden sich in Preußen demnach, eingerechnet die Kleinbahnen, aber nicht eingerechnet die Privatanschlußgleise ohne öffentlichen Verkehr:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Ende März 1907								Ende März 1906 im ganzen	Ende März 1907 mehr *weniger*
	Vollspurbahnen			Schmalspurbahnen	nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen	im ganzen				
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	zusammen km	km	km	überhaupt km	auf 100 qkm km	auf 10000 Einwohner km	km	km
Staatseisenbahnen unter preußisch-hessischer Verwaltung	18 709,33	12 438,87	31 148,20	165,20	—	31 313,40	8,98	8,32	30 774,50	538,90
Fremde Staats- und Privateisenbahnen	446,96	1 956,93	2 403,89	340,63	10 432,79	13 177,31	3,78	3,50	12 737,61	439,70
zusammen	19 156,29	14 395,80	33 552,09	505,83	10 432,79	44 490,71	12,76	11,60	43 512,11	978,60
Davon in:										
Ostpreußen	866,41	1 630,19	2 496,60	—	766,25	3 262,85	8,82	16,04	3 178,37	84,48
Westpreußen	876,87	1 164,79	2 041,66	—	557,26	2 598,92	10,17	15,79	2 529,36	69,56
Brandenburg mit Berlin	2 495,55	1 382,44	3 877,99	—	1 242,42	5 120,41	12,83	9,00	5 079,76	40,65
Pommern	782,48	1 366,37	2 148,85	—	1 440,36	3 589,21	11,01	21,21	3 450,75	138,46
Posen	1 202,42	1 097,55	2 299,97	—	732,59	3 032,56	10,46	15,17	2 954,85	77,71
Schlesien	2 676,03	1 580,29	4 256,32	165,20	610,95	5 032,47	12,48	10,11	4 927,63	104,84
den östlichen Provinzen	8 899,76	8 221,63	17 121,39	165,20	5 349,83	22 636,42	11,21	12,68	22 120,72	515,70
Sachsen	1 869,45	935,71	2 805,16	57,98	764,60	3 627,74	14,36	12,10	3 617,42	10,32
Schleswig-Holstein	839,64	616,42	1 456,06	28,70	858,93	2 343,69	12,33	15,44	2 335,54	8,15
Hannover	1 822,53	1 150,08	2 972,61	34,56	802,29	3 809,46	9,89	13,70	3 698,00	111,46
Westfalen	1 940,83	1 128,11	3 068,94	50,27	730,56	3 849,77	19,04	10,47	3 767,21	82,56
Hessen-Nassau	1 131,50	755,31	1 886,81	20,46	460,83	2 368,10	15,06	11,33	2 256,10	112,00
Rheinprovinz	2 586,78	1 563,69	4 150,47	148,66	1 427,38	5 726,51	21,21	8,78	5 588,04	138,47
Hohenzollern	65,77	24,85	90,62	—	38,37	128,99	11,29	18,83	129,06	*0,07*
den westlichen Provinzen	10 256,53	6 174,17	16 430,70	340,63	5 082,96	21 854,29	14,88	11,12	21 391,39	462,90
zusammen wie oben	19 156,29	14 395,80	33 552,09	505,83	10 432,79	44 490,71	12,76	11,62	43 512,11	978,60

c. Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes seit 1870, des hessischen seit 1. April 1897.

Vgl. Anlage 2. S. 170 ff.

Es wird auf die Anlage 2 Bezug genommen. Dort sind auch die im Laufe der Jahre vom Staate erworbenen Privateisenbahnen einzeln aufgezählt.

d. Für fremde Rechnung vom Staate betriebene Eisenbahnen.

Für fremde Rechnung wurden vom Staate folgende Eisenbahnen betrieben:

I. Vollspurige Nebenbahnen:

1. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kreis Oldenburger Eisenbahn durch die E.-D. in Altona ... 43,65 km,
2. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Ilmebahn (Einbeck—Dassel) durch die E.-D. in Cassel ... 13,25 „ ,
3. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Farge-Vegesacker Eisenbahn durch die E.-D. in Hannover ... 10,44 „ ,
4. für Rechnung der Stadt Birkenfeld die Birkenfelder Zweigbahn durch die E.-D. in St. Johann-Saarbrücken ... 5,23 „ ,

zusammen .... 72,57 km.

Hiervon liegen 67,23 km in Preußen, 5,23 km im Großherzogtum Oldenburg und 0,11 km im bremischen Staatsgebiete.

II. Vollspurige nebenbahnähnliche Kleinbahnen:

1. für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahn die Kleinbahn Lütjenbrode—Fehmarnsund—Burg a. Fehmarn—Orth durch die E.-D. in Altona 27,96 km,
2. für Rechnung des Kreises Friedeberg (Neumark) die Kleinbahn Friedeberg Ostbhf—Friedeberg Stadt—Alt-Libbehne durch die E.-D. in Bromberg ... 37,32 „ ,
3. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Mocker—Leibitsch durch die E.-D. in Bromberg ... 11,03 „ ,
4. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Grifte—Gudensberg durch die E.-D. in Cassel ... 7,72 „ ,
5. für Rechnung des Kreises Schmalkalden die Kleinbahn Kleinschmalkalden—Brotterode durch die E.-D. in Erfurt ... 8,45 „ ,
6. für Rechnung des Kreises Kirchhain die Kleinbahn Kirchhain—Landesgrenze bei Schweinsberg durch die E.-D. in Frankfurt a. Main .... 9,40 „ ,
7. für Rechnung des Kreises Naugard die Kleinbahnen Naugard—Daber i. Pom. = 19,58 km und Gollnow—Massow = 16,62 km durch die E.-D. in Stettin ... 36,20 „ ,
8. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Gindenhagen—Groß-Möllen durch die E.-D. Stettin ... 5,01 „ ,
9. für Rechnung des Kreises Pyritz die Kleinbahnen Pyritz—Plönzig = 19,20 km und Pyritz—Greifenhagener Kreisgrenze = 16,26 km durch die E.-D. Stettin ... 35,46 „ ,
10. für Rechnung des Kreises Pyritz die Teilstrecke der Greifenhagener Kreisbahnen von der Pyritz-Greifenhagener Kreisgrenze nach Kl.-Schönfeld durch die E.-D. Stettin ... 2,64 „ ,
11. für Rechnung des Kreises Grimmen die Kleinbahn Toitz-Rustow—Loitz durch die E.-D. Stettin ... 7,40 „ ,

zusammen .... 188,59 km.

Sämtliche genannte Kleinbahnen liegen in Preußen.

e. Fähranstalten.

Von der Staatseisenbahnverwaltung wurden folgende Fähranstalten betrieben:

1. im Direktionsbezirk Altona zwischen Tönning und Karolinenkoog,
2. desgl. (für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahn) zwischen Großenbrode und Fehmarnsund,
3. im Direktionsbezirk Cöln zwischen Spyck und Welle,
4. desgl. zwischen Homberg und Ruhrort,
5. desgl. zwischen Bonn und Obercassel,
6. im Direktionsbezirk Danzig zwischen Troyl und Holm,
7. im Direktionsbezirk Mainz zwischen Rüdesheim und Bingen, Bingerbrück,
8. im Direktionsbezirk Stettin zwischen Stralsund Hafenbhf und Altefähr und
9. desgl. zwischen Ostswine und Swinemünde.

Vgl. Anlage 1, Sp. 19 bis 27. S. 137.

B. Betriebslänge.

Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Staatseisenbahnen betrug:

	1	2	3	4	5	6
	I. Ende März			II. im Jahresdurchschnitt		
	1907 km	1906 km	1907 mehr *weniger* km	1906 km	1905 km	1906 mehr *weniger* km
1. Vollspurbahnen für öffentlichen Verkehr:						
a. im ganzen	35 181,49	34 552,09	629,40	34 910,65	34 292,64	618,01
b. der Hauptbahnen	21 473,76	21 361,88	111,88	21 431,78	21 305,69	126,09
c. der Nebenbahnen	13 707,73	13 190,21	517,52	13 478,87	12 986,95	491,92
d. für Personenverkehr	34 274,04	33 678,08	595,96	34 010,05	33 432,62	577,43
e. für Güterverkehr	34 973,10	34 401,17	571,93	34 715,05	34 142,27	572,78
2. Schmalspurbahnen für öffentlichen Verkehr:						
a. im ganzen	241,05	257,20	*16,15*	249,74	256,88	*7,14*
b. für Personenverkehr	81,85	92,00	*10,15*	87,99	92,00	*4,01*
c. für Güterverkehr	241,05	257,20	*16,15*	249,74	256,88	*7,14*
3. Zusammen:						
a. im ganzen	35 422,54	34 809,29	613,25	35 160,39	34 549,52	610,87
davon: preußisches Eigentum	*34 138,01*	*33 546,49*	591,52	*33 875,86*	*33 297,96*	577,90
hessisches Eigentum	*1 245,85*	*1 224,12*	21,73	*1 245,85*	*1 212,88*	32,97
badisches Eigentum	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—
b. für Personenverkehr	34 355,89	33 770,08	585,81	34 098,04	33 524,62	573,42
davon: preußisches Eigentum	*33 097,94*	*32 533,86*	564,08	*32 841,22*	*32 300,77*	540,45
hessisches Eigentum	*1 219,27*	*1 197,54*	21,73	*1 218,14*	*1 185,17*	32,97
badisches Eigentum	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—
c. für Güterverkehr	35 214,15	34 658,37	555,78	34 964,79	34 399,15	565,64
davon: preußisches Eigentum	*33 929,62*	*33 395,57*	534,05	*33 680,26*	*33 147,59*	532,67
hessisches Eigentum	*1 245,85*	*1 224,12*	21,73	*1 245,85*	*1 212,88*	32,97
badisches Eigentum	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—.

Die Betriebslänge am Ende des Jahres (I) ergibt sich, wenn die Bahn-(Eigentums-)länge um die Länge der verpachteten Strecken ermäßigt und um die Länge der gepachteten oder in Mitbetrieb genommenen Strecken erhöht wird. An gepachteten Bahnstrecken kamen 1906 hinzu: Der ideelle Anteil des Hamburgischen Staates und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft an der Bahnstrecke Hamburg Hptbhf—Richtung Berlin (Teilstrecke zwischen Berliner Tor und Münzplatz) (0,63 km) sowie an der Bahnstrecke Hamburg Hptbhf—Ohlsdorf (0,67 km), ferner die Reststrecke der letztgenannten Bahn vom Berliner Tor bis Ohlsdorf, dem Hamburgischen Staate gehörig (9,58 km), zusammen 10,88 km. Dagegen gingen an gepachteten Strecken ab: von dem Anteile des Hamburgischen Staates an der Verbindungsbahn Hamburg—Altona 0,36 km, außerdem — den sich nach den Gemeinschaftsverträgen ergebenden Eigentumsverhältnissen entsprechend — die Bahnstrecken Verwaltungsgrenze—Bhf Grünthal i. Böhmen (0,53) im Direktionsbezirk Breslau, Verwaltungsgrenze—Zschipkau (0,22) im Direktionsbezirk Halle a. Saale, sowie Verwaltungsgrenze—Rostock Fr.-Fr.-Bhf (0,53) und Bahnhof Neubrandenburg (km 132,77—133,89 der Bahnstrecke Oranienburg—Stralsund) (1,12 km) im Direktionsbezirk Stettin, zusammen 2,76 km.

Die bisher an die Holländische Eisenbahngesellschaft verpachtete eigene Bahnstrecke Cleve—Cranenburg (12,72 km) wurde am 1. Juli 1906 in den eigenen Betrieb genommen. — Der Anteil Preußens an der Bahnstrecke Hamburg—Lübeck und zwar die Bahnstrecke Hamburg Hptbhf—Münzplatz (0,60 km) sowie der ideelle Anteil an der Bahnstrecke vom Münzplatz bis zum Berliner Tor (0,34 km) wurde an die Lübeck-Büchener Eisenbahn verpachtet.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt (II) (durchschnittliche Betriebslänge) ergibt sich, wenn die im Laufe des Jahres hinzugetretenen oder weggefallenen Strecken nur nach der Zeitdauer ihrer Benutzung in Ansatz gebracht werden.

Vorübergehend waren im Berichtsjahr außer Betrieb: Die Verbindungsbahnen bei Goray (0,63) und bei Sarbinowo (2,80) im Direktionsbezirk Bromberg, Coblenz—Ehrenbreitstein (1,86) und Coblenz—Pfaffendorf (1,54) im Direktionsbezirk Cöln sowie die Verbindung der Bahnstrecken Hermeskeil—Türkismühle und Wemmetsweiler — Nonnweiler bei Nonnweiler (0,41) und Scheidt—Brebach (1,10 km) im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken.

Eingeführt wurde der Personenverkehr am 3. September 1906 auf der Schmalspurbahn Georgenberg—Bibiella (6,00) im Direktionsbezirk Kattowitz, dagegen aufgehoben am 5. Dezember 1906 infolge Eröffnung des neuen Hamburger Hauptbahnhofs auf der Strecke Tiefstack—Rangierbhf Rothenburgsort—Hamburg Klostertor (4,50) im Direktionsbezirk Altona, am 1. Mai 1906 auf der Strecke Bochum Nord—Weitmar (5,50) im Direktionsbezirk Essen a. Ruhr, infolge Eröffnung einer besondern Bahnstrecke für Personenverkehr auf der alten Bahnstrecke Kirchrode—Lehrte (8,44) im Direktionsbezirk Hannover und infolge der Eröffnung des neuen Zentralbahnhofs in Rostock auf der Strecke Warnowbrücke—Rostock Fr.-Fr.-Bhf (1,06 km) im Direktionsbezirk Stettin. Die für Personen- und Güterverkehr bestimmten Bahnstrecken Offenbach a. Main Hptbhf—Offenbach a. Main Ost (1,13) im Direktionsbezirk Frankfurt a. Main und Swinemünde Bhf—Fähre (2,38 km) im Direktionsbezirk Stettin dienten im Rechnungsjahre 1906 nur dem Güterverkehr.

C. Äußere Zusammensetzung der Direktionsbezirke.

Die äußere Zusammensetzung der Direktionsbezirke ergibt die Anlage 1. In Spalte 3 dieser Anlage sind die im Laufe des Berichtsjahrs vorgekommenen Änderungen der Bezirksabgrenzungen zwischen einzelnen Direktionsbezirken berücksichtigt.

Vgl. Anlage 1, S. 136 ff.

Es sind übergegangen die Bahnstrecken: Grube Vaterland—Frankfurt a. Oder (4,09 km) und Pudewitz—Gnesen (22,89 km) von Bromberg auf Posen, Fröndenberg—Bestwig (56,12 km) von Cassel auf Elberfeld, 0,27 km der Bahnstrecke Wanne—Sinsen von Essen a. Ruhr auf Münster i. Westf., 2,72 km der Bahnstrecke Görlitz—Cottbus von Halle a. Saale auf Breslau, Rotenburg (Hannover)—Zeven (Hannover) (25,61 km) von Hannover auf Münster i. Westf. und 0,11 km der Bahnstrecke Cöln—Coblenz von Mainz auf Cöln.

III. Anlagekapital.

Vgl. Anlage 1, Sp. 13 bis 15. S. 136 f.

Der Betrag des Anlagekapitals ergibt sich aus:

a. den eigentlichen Baukosten,
b. den sonstigen Aufwendungen aus Baufonds,
c. den Absetzungen (insbesondere der aus Betriebsfonds aufgewendeten Mittel),
d. den Zu- oder Absetzungen des Unterschieds zwischen Erwerbspreis und Bauaufwendungen beim Eigentumswechsel.

Hiernach sind im Anlagekapital nicht enthalten der Wert unentgeltlich überlassener Liegenschaften, Beiträge Dritter und Aufwendungen aus Betriebsfonds.

Bei Berechnung des Anlagekapitals der verstaatlichten Eisenbahnen sind der Nennwert der Staatsschuldverschreibungen, die dem Erwerbsvertrage gemäß für die Aktien ausgegeben wurden, oder der bare Kaufpreis für die Aktien, ferner die vom Staate geleisteten baren Zuzahlungen sowie der Betrag der am Tage des Besitzantrittes auf dem Unternehmen noch haftenden Prioritäts- und schwebenden Schulden zugrunde gelegt; hiervon sind in Abzug gebracht die am Tage des Besitzantrittes in den Gesellschaftsaktivfonds vorhandenen Bestände, mit Ausnahme der etwa darunter befindlichen noch unbegebenen Aktien und Prioritätsobligationen sowie der zur Abfindung von Mitgliedern und Beamten des Gesellschaftsvorstandes aus den Fonds verwendeten Beträge; der verbleibende Betrag ist das zur Zeit des Besitzantrittes vom Staate verwendete Anlagekapital.

Das durchschnittliche Anlagekapital wird in der Weise ermittelt, daß die Anlagekosten der im Laufe des Jahres hinzugetretenen angekauften oder neu eröffneten Strecken sowie der Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Bahnen nur nach dem Verhältnis der in das Betriebsjahr fallenden Verwendungszeiten in Ansatz gebracht werden.

Das Anlagekapital der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn bleibt für die Berechnung der Verzinsung des Anlagekapitals im Abschnitte VII A 3 und in der Anlage 4 dieses Berichtes (vgl. S. 49 und 186) außer Betracht, weil ihr Betrieb und ihre Verwaltung getrennt von der Betriebsgemeinschaft erfolgte und deshalb auch ihre Einnahmen und Ausgaben bei den besondern Kapiteln 18 und 30 des Staatshaushaltsetats vorgesehen sind; ihre Betriebsergebnisse sind auf S. 133 f. dieses Berichtes besonders dargestellt.

Das verwendete Anlagekapital betrug:

	1	2	3	4	5	6
	I. Ende März			II. Im Jahresdurchschnitt		
	1907	1906	1907 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
A. Im Bereiche der Betriebsgemeinschaft.						
1. Vollspurbahnen:						
a. Preußisches Eigentum	9 146 068 359	8 826 306 857	319 761 502	8 986 497 659	8 715 682 246	270 815 413
(Zahl der km Bahnlänge)	(33 817,35)	(33 229,58)	(587,77)	—	—	—
für 1 km	270 455	265 616	4 839	—	—	—
b. Hessisches Eigentum	*315 592 540*	*308 652 627*	6 939 913	*312 856 751*	*305 214 311*	7 642 440
(Zahl der km Bahnlänge)	*(1 245,85)*	*(1 224,12)*	(21,73)	—	—	—
für 1 km	*253 315*	*252 142*	1 173	—	—	—
c. Badisches Eigentum	*9 343 311*	*9 099 149*	244 162	*9 221 230*	*9 044 081*	177 149
(Zahl der km Bahnlänge)	*(38,68)*	*(38,68)*	—	—	—	—
für 1 km	*241 554*	*235 242*	6 312	—	—	—
zusammen 1	9 471 004 210	9 144 058 633	326 945 577	9 308 575 640	9 029 940 638	278 635 002
(Zahl der km Bahnlänge)	(35 101,88)	(34 492,38)	(609,50)	—	—	—
für 1 km	269 815	265 104	4 711	—	—	—
2. Schmalspurbahnen (preußisches Eigentum):						
a. Thüringische[1])	1 325 327	2 129 327	*804 000*	1 477 177	2 129 327	*652 150*
(Zahl der km Bahnlänge)	(75,85)	(92,00)	*(16,15)*	—	—	—
für 1 km	17 473	23 145	*5 672*	—	—	—
b. Oberschlesische	15 702 773	15 103 623	599 150	15 523 369	15 061 042	462 327
(Zahl der km Bahnlänge)	(165,20)	(165,20)	—	—	—	—
für 1 km	95 053	91 426	3 627	—	—	—
zusammen 2	17 028 100	17 232 950	*204 850*	17 000 546	17 190 369	*189 823*
(Zahl der km Bahnlänge)	(241,05)	(257,20)	*(16,15)*	—	—	—
für 1 km	70 641	67 002	3 639	—	—	—
3. Vollspurige Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr[2])						
a. Preußisches Eigentum	12 156 187	12 229 221	*73 034*	12 192 704	12 152 378	40 326
(Zahl der km Bahnlänge)	(213,21)	(365,25)	*(152,04)*	—	—	—
für 1 km	57 015	33 482	23 533	—	—	—
b. Hessisches Eigentum	*55 000*	—	55 000	*55 000*	—	55 000
(Zahl der km Bahnlänge)	*(1,88)*	—	(1,88)	—	—	—
für 1 km	*29 255*	—	29 255	—	—	—
zusammen 3	12 211 187	12 229 221	*18 034*	12 247 704	12 152 378	95 326
(Zahl der km Bahnlänge)	(215,09)	(365,25)	*(150,16)*	—	—	—
für 1 km	56 772	33 482	23 290	—	—	—
4. Insgesamt: 1, 2, 3	9 500 243 497	9 173 520 804	326 722 693	9 337 823 890	9 059 283 385	278 540 505
(Zahl der km Bahnlänge)	(35 558,02)	(35 114,83)	(443,19)	—	—	—
für 1 km	267 176	261 243	5 933	—	—	—
B. Außerhalb der Betriebsgemeinschaft.						
5. Vollspurige preußische Eisenbahn Wilhelmshaven—Oldenburg	7 765 159	7 706 860	58 299	7 765 159	7 706 860	58 299
(Zahl der km Bahnlänge)	(52,38)	(52,38)	—	—	—	—
für 1 km	148 247	147 134	1 113	—	—	—
6. Insgesamt preußisches Eigentum: 1a, 2, 3a, 5	9 183 017 805	8 863 475 888	319 541 917	9 023 456 068	8 752 731 853	270 724 215
(Zahl der km Bahnlänge)	(34 323,99)	(33 904,41)	(419,58)	—	—	—
für 1 km	267 539	261 425	6 114	—	—	—

[1]) Die Abnahme des Anlagekapitals der thüringischen Schmalspurbahnen erklärt sich aus dem vollspurigen Ausbau der Bahnstrecke Salzungen—Dorndorf—Vacha.

[2]) Schmalspurige Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr sind nicht vorhanden.

Der unter lfde Nr 6 in Spalte 3 als Erhöhung des preußischen Anlagekapitals nachgewiesene Betrag von .... 319 541 917 *M*
setzt sich zusammen aus:

1. einem Abgang — insbesondere an Werten verkaufter oder an andere Staatsverwaltungszweige usw. abgetretener Grundstücke — von .... 2 971 408 „ ,
2. einem Zugang von .... 322 513 325 „ .

Von dem letztern Betrag entfallen:

1. auf Aufwendungen aus dem Extraordinarium des Etats.. 181 031 611 „ ,
2. auf Aufwendungen aus Anleihefonds .... 139 599 354 „ ,
3. auf Aufwendungen aus dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds .... 1 882 360 „ .

IV. Betriebsverwaltung.

a. Inspektionen.

Den 21 Eisenbahndirektionen sind für die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrs-Inspektionen unterstellt, deren Dienstobliegenheiten auf S. 2 des Betriebsberichts für 1895/96 im allgemeinen aufgezählt sind.

Es waren vorhanden:

im Direktionsbezirk	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Betriebsinspektionen			Maschineninspektionen			Werkstätteninspektionen			Verkehrsinspektionen		
	Ende		Ende 1906 mehr *weniger*	Ende		Ende 1906 mehr	Ende		Ende 1906 mehr *weniger*	Ende		Ende 1906 mehr
	1906	1905		1906	1905		1906	1905		1906	1905	
	Anzahl											
Altona	13	13	—	7	6	1	4	4	—	5	5	—
Berlin	10	9	1	4	4	—	9	9	—	4	4	—
Breslau	14	14	—	5	5	—	7	7	—	5	5	—
Bromberg	12	12	—	4	4	—	2	2	—	4	4	—
Cassel	14	14	{ 1 *1*	} 5	5	—	5	6	*1*	5	5	—
Cöln	12	11	1	4	4	—	6	6	—	4	4	—
Danzig	14	14	—	4	4	—	—	—	—	4	4	—
Elberfeld	12	11	1	4	4	—	4	3	1	4	4	—
Erfurt	12	12	—	4	4	—	4	4	—	4	4	—
Essen a. Ruhr	12	12	—	5	5	—	8	8	—	4	4	—
Frankfurt a. Main [1]	13	12	1	4	4	—	5	5	—	4	4	—
Halle a. Saale	14	14	—	5	5	—	3	3	—	5	5	—
Hannover	14	14	—	5	5	—	5	5	—	5	5	—
Kattowitz	11 [2]	11 [2]	—	4	4	—	4	4	—	5 [2]	5 [2]	—
Königsberg i. Preußen	15	14	1	4	4	—	3	3	—	5	5	—
Magdeburg	15	15	—	4	4	—	5	4	1	5	5	—
Mainz [1]	9	9	—	3	3	—	3	3	—	3	3	—
Münster i. Westfalen	10	10	—	3	3	—	2	2	—	3	3	—
Posen	13	13	{ 1 *1*	} 4	4	—	4	4	—	4	4	—
St. Johann-Saarbrücken	9	9	—	3	3	—	4	3	1	2	2	—
Stettin	12	12	—	4	4	—	3	3	—	4	4	—
zusammen	260	255	5	89	88	1	90	88	2	88	88	—
davon hessische Inspektionen [1]	*9*	*9*	—	*3*	*3*	—	*3*	*3*	—	*3*	*3*	—.

[1] Hessisch sind:
die Betriebsinspektionen Gießen 1 und 2 (D.-B. Frankfurt a. M.), Mainz, Worms, Darmstadt 1, 2 und 3, Mannheim und Bingen (D.-B. Mainz);
die Maschineninspektionen Gießen (D.-B. Frankfurt a. M.), Mainz und Darmstadt (D.-B. Mainz);
die Werkstätteninspektionen Mainz, Darmstadt 1 und 2 (D.-B. Mainz);
die Verkehrsinspektionen Gießen (D.-B. Frankfurt a. M.), Mainz und Darmstadt (D.-B. Mainz).

[2] Davon in Beuthen je eine Betriebs- und Verkehrsinspektion für die oberschlesischen Schmalspurbahnen.

Im Berichtsjahre sind in bezug auf die Einrichtung und den Sitz der Inspektionen folgende Änderungen eingetreten:

1. Betriebsinspektionen.

Neu errichtet wurde
im Direktionsbezirk Berlin eine Betriebsinspektion in Berlin mit der Bezeichnung Berlin 10 am 1. April 1906,
im Direktionsbezirk Cassel eine Betriebsinspektion in Warburg mit der Bezeichnung Warburg 2 am 1. April 1906,
im Direktionsbezirk Cöln eine Betriebsinspektion in Cöln-Deutz mit der Bezeichnung Cöln-Deutz 1 am 1. Juli 1906,
im Direktionsbezirk Frankfurt a. Main eine Betriebsinspektion in Hersfeld am 1. April 1906,
im Direktionsbezirk Königsberg i. Pr. eine Betriebsinspektion in Lötzen am 1. Oktober 1906,
im Direktionsbezirk Posen eine Betriebsinspektion in Wollstein am 1. Juli 1906;
verlegt wurde
im Direktionsbezirk Altona die Betriebsinspektion Berlin 15 (bis 1. April 1906 Berlin 10) von Berlin nach Wittenberge am 1. Oktober 1906,
im Direktionsbezirk Halle a. Saale die Betriebsinspektion Berlin 12 von Berlin nach Luckenwalde und die Betriebsinspektion Berlin 13 von Berlin nach Finsterwalde am 1. Juni 1906;
es ging über
aus dem Direktionsbezirk Cassel an den Direktionsbezirk Elberfeld die Betriebsinspektion Arnsberg am 1. April 1906;
aufgelöst wurde
im Direktionsbezirk Posen die Betriebsinspektion Glogau 1 am 1. Juli 1906; die in Glogau verbliebenen, bisher mit Glogau 2 und 3 bezeichneten Betriebsinspektionen erhielten die Bezeichnung Glogau 1 und Glogau 2.

2. Maschineninspektionen.

Neu errichtet wurde
im Direktionsbezirk Altona eine Maschineninspektion in Altona am 1. November 1906;
verlegt wurde
im Direktionsbezirk Halle a. Saale die Maschineninspektion Berlin 5 von Berlin nach Wittenberg und die Maschineninspektion Dessau von Dessau nach Torgau am 1. Juni 1906.

3. Werkstätteninspektionen.

Neu errichtet wurde:
im Direktionsbezirk Magdeburg eine Werkstätteninspektion in Buckau-Magdeburg am 1. April 1906,
im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken eine Werkstätteninspektion in Burbach-Saarbrücken am 1. Juli 1906;
es ging über
aus dem Direktionsbezirk Cassel an den Direktionsbezirk Elberfeld die Werkstätteninspektion Arnsberg am 1. April 1906.

4. Verkehrsinspektionen.

Verlegt wurde
im Direktionsbezirk Halle a. Saale die Verkehrsinspektion Berlin 5 von Berlin nach Torgau am 1. Juni 1906.

b. Stationen.

Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche werden betriebstechnisch als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkte bezeichnet.

Die Bahnhöfe werden weiter unterschieden in solche 1., 2., 3. und 4. Klasse je nach der Größe ihres Verkehrs, der räumlichen Ausdehnung ihrer Anlagen u. dgl.

Nach diesen Unterscheidungen geordnet, und eingerechnet die getrennt liegenden Güter- und Rangierbahnhöfe (ohne Personenverkehr), waren vorhanden:

1. Auf den Vollspurbahnen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Ende 1906				Ende 1905				Ende 1906 mehr *weniger*			
	preußische	hessische	badische	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen
Bahnhöfe 1. Klasse	561	12	2	575	548	12	2	562	13	—	—	13
" 2. "	1 095	43	1	1 139	997	43	1	1 041	98	—	—	98
" 3. "	869	61	3	933	932	61	3	996	*63*	—	—	*63*
" 4. "	2 590	154	—	2 744	2 500	149	—	2 649	90	5	—	95
Besondere Werkstättenbahnhöfe[1])	11	2	—	13	10	2	—	12	1	—	—	1
zusammen Bahnhöfe	5 126	272	6	5 404	4 987	267	6	5 260	139	5	—	144
Haltepunkte	1 189	48	—	1 237	1 161	46	—	1 207	28	2	—	30
im ganzen Stationen	6 315	320	6	6 641	6 148	313	6	6 467	167	7	—	174.

Die Stationen der gepachteten Bahnstrecken: 6 Bahnhöfe 1. Klasse, 5 Bahnhöfe 2. Klasse, 3 Bahnhöfe 3. Klasse, 2 Bahnhöfe 4. Klasse und 3 Haltepunkte sind in Spalte 4 mit nachgewiesen.

Ein neuer Werkstättenbahnhof wurde in Malstatt-Burbach errichtet. Der Zugang der übrigen 173 Stationen beruht auf folgenden Ursachen:

Es kamen hinzu oder *gingen ab:*	Bahnhöfe 1. Klasse	Bahnhöfe 2. Klasse	Bahnhöfe 3. Klasse	Bahnhöfe 4. Klasse	Haltepunkte
a. durch die Neubaustrecken	2	2	9	88	21
b. auf den alten Bahnstrecken:					
1. durch Neueinrichtung	—	2	—	12	34
2. " Umwandlung	11	103	42	33	10
	—	*8*	*111*	*45*	*35*
3. " Berichtigung und Aufhebung	—	*1*	*3*	*7*	—
zusammen b	11	96	72	7	9
im ganzen (a + b)	13	98	*63*	95	30.

Von den Bahnhöfen waren eingerichtet zur Abfertigung von Personen 5 245 (5 072)[2]), Reisegepäck 5 138 (4 991), Expreßgut 5 125 (4 980), Leichen 5 010 (4 679), lebenden Tieren in Einzelsendungen 5 012 (4 824) und in Wagenladungen 4 951 (4 755), Eilgut in Einzelsendungen 5 092 (4 916) und in Wagenladungen 5 129 (4 931), Frachtgut in Einzelsendungen 5 109 (4 930) und in Wagenladungen 5 183 (4 997), Fahrzeugen 3 571 (3 497).

Die Haltepunkte dienten vorzugsweise nur dem Personenverkehr. Zur Abfertigung von Reisegepäck waren 699 (702) und zur Abfertigung von Expreßgut 410 (447) Haltepunkte eingerichtet.

Von Bahnagenten wurden 145 (120) Bahnhöfe 4. Klasse und 175 (159) Haltepunkte verwaltet.

Die durchschnittliche Stationsentfernung betrug Ende 1906 5,31 km (gegen 5,34 Ende 1905).

2. Auf den (preußischen) Schmalspurbahnen:

Auf den thüringischen Schmalspurbahnen waren Ende 1906 vorhanden 4 Bahnhöfe 3. Klasse, 20 Bahnhöfe 4. Klasse und 8 Haltepunkte. Die oberschlesischen Schmalspurbahnen hatten, auf 3 Kontrollbezirke verteilt, 204 Ladestellen.

Neben den Stationen bestanden an seitwärts von der Eisenbahn gelegenen größern Orten 52 (73) Güternebenstellen für Annahme und Ausgabe für Eisenbahnstückgut.

c. Selbständige Abfertigungsstellen.

Der Verkauf der Fahrkarten, die Annahme und Ausgabe des Reisegepäcks, der Eil- und der Frachtgüter aller Art und die Besorgung der mit dem gesamten Abfertigungsdienste zusammenhängenden Kassengeschäfte ist im allgemeinen den mit der Verwaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte betrauten Beamten übertragen,

[1]) Die besondern Werkstättenbahnhöfe befinden sich in Cöln-Nippes, Darmstadt, Frankfurt a. Main, Gleiwitz, Königsberg i. Pr., Leinhausen, Mainz, Malstatt-Burbach, Osterode i. Ostpr., Ponarth, Saarbrücken, Salbke und Stendal.

[2]) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf 1905.

die für die ordnungsmäßige Wahrnehmung sämtlicher Geschäfte verantwortlich sind. Auf Bahnhöfen mit umfangreicherm Verkehr aber sind für einzelne Zweige des Abfertigungsdienstes selbständige Dienststellen eingerichtet oder es sind mehrere solcher Abfertigungsstellen einem besondern Dienstvorsteher unterstellt. Die Anzahl dieser selbständigen Abfertigungsstellen ergibt die nachfolgende Übersicht; sind mehrere Abfertigungsstellen unter einem Dienstvorgesetzten vereinigt, so ist in der Übersicht die Dienststelle als die selbständige gezählt, deren Vorsteher die Leitung der Geschäfte übertragen ist.

Es waren vorhanden:	1 Ende 1906	2 Ende 1905	3 1906 mehr *weniger*
Amtliche Reisebureaus	5	5	—
Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte	8	7	1
Selbständige Fahrkartenausgaben	102	103	*1*
" Gepäckabfertigungen	31	30	1
" Stationskassen	299	291	8
" Eilgutabfertigungen	66	63	3
" Güterabfertigungen und Güterkassen	746	705	41
zusammen	1 257	1 204	53.

Es sind also im Laufe des Jahres 1906 die selbständigen Abfertigungsstellen um 53 vermehrt worden.

Eine neue Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte wurde am 1. Juli 1906 in Posen errichtet.

d. Werkstätten.

Die Unterhaltung der Betriebsmittel — daneben die Anfertigung der notwendigen Vorratsstücke und die Instandsetzung schadhaft gewordener Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen — sowie die Unterhaltung der mechanischen Vorrichtungen der Bahnanlagen erfolgt in eigenen Werkstätten der Verwaltung.

Die Werkstätten sind nach Zweck, Umfang und Ausrüstung eingeteilt in Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten.

Die Hauptwerkstätten dienen vorzugsweise der Ausführung größerer Unterhaltungsarbeiten an Betriebsmitteln und mechanischen Vorrichtungen; die Nebenwerkstätten dienen denselben Zwecken, unterscheiden sich aber von den Hauptwerkstätten durch geringere Ausdehnung und Ausrüstung; in den Betriebswerkstätten werden nur die kleinern laufenden Ausbesserungen an Lokomotiven und Wagen ausgeführt. Zu den Betriebswerkstätten rechnen auch die Betriebswagenwerkstätten und die Bahnhofsschlossereien.

1. Zahl der Werkstätten.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Ende 1906				Ende 1905[2])				Ende 1906 mehr			
	preußische	hessische[1])	badische[1])	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen
Hauptwerkstätten	65	3	—	68	64	3	—	67	1	—	—	1
Nebenwerkstätten	14	1	—	15	14	1	—	15	—	—	—	—
Betriebswerkstätten	444	11	4	459	419	10	4	433	25	1	—	26
zusammen Werkstätten	523	15	4	542	497	14	4	515	26	1	—	27
davon Werkstätten mit:												
mehr als 300 Arbeitern	66	2	—	68	64	2	—	66	2	—	—	2
mehr als 50 bis 300 Arbeitern	58	3	—	61	41	2	—	43	17	1	—	18
50 oder weniger Arbeitern	399	10	4	413	392	10	4	406	7	—	—	7.

[1]) Hessisches Eigentum sind die Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und 2 und Mainz, die Nebenwerkstätte Gießen, die Betriebswerkstätten Alzey, Aschaffenburg, Bischofsheim, Darmstadt, Darmstadt (Betriebswagenwerkstätte), Kranichstein, Mainz, Mainz (Betriebswagenwerkstätte), Ober-Roden, Warms und Worms (Betriebswagenwerkstätte);

badisches Eigentum sind die Betriebswerkstätten Friedrichsfeld, Heidelberg, Waldhof und Weinheim.

[2]) Zum Teil berichtigte Zahlen.

Die als Zugang nachgewiesene eine Hauptwerkstätte wurde am 1. Oktober 1906 in Malstatt-Burbach eröffnet.

Neue Betriebswerkstätten wurden errichtet in Altona, Arnswalde, Büchen, Danzig Hptbhf, Dorndorf, Dziedik, Eichenberg, Freystadt (Niederschl.), Hagenow Land, Hamburg B., Hamburg H., Hermeskeil, Illowo, Ilmenau, Jülich, Leipzig M. Bhf, Löhne, Merseburg, Merzig, Bad Münster a. Stein, Norden, Nordstemmen, Schleifmühle, Teutschenthal, Worms und Zeitz; als selbständige Betriebswerkstätten wurden die Betriebswagenwerkstätten in Barmen-Rittershausen, Cottbus und Hagen eingerichtet. Aufgehoben wurden die Betriebswerkstätten in Dortmund Hptbhf, Jena und St. Ingbert.

Infolge anderer Bezirksabgrenzung ist die Hauptwerkstätte in Arnsberg vom Direktionsbezirk Cassel auf den Direktionsbezirk Elberfeld und die Betriebswerkstätte Mülheim (Rhein) von dem letztgenannten Bezirk auf den Direktionsbezirk Cöln am 1. April 1906 übergegangen.

2. Das Lehrlingswesen in den Werkstätten.

In den Haupt- und den dazu geeigneten Nebenwerkstätten der Staatseisenbahnverwaltung können Lehrlinge im Schlosser- oder im Schlosser- und Dreherhandwerk*) ausgebildet werden.

Die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Handwerkslehrlinge in diesen Handwerken erfolgt nach den Vorschriften vom 12. Januar 1903, deren wesentlichste Bestimmungen im Betriebsberichte für 1902 auf Seite 18 f. abgedruckt sind.

In 63 Werkstätten wurden beschäftigt:

	1	2	3
	Ende 1906	Ende 1905	Ende 1906 mehr *weniger*
	Lehrlinge		
im 1. Lehrjahre	722	686	36
„ 2. „	683	579	104
„ 3. „	587	567	20
„ 4. „	552	614	*62*
zusammen	2 544	2 446	98.
In den besondern Lehrlingswerkstätten waren beschäftigt	1 345	1 273	72.
Neu eingestellt wurden	723	697	26.

Eine Änderung in der Zahl der Lehrwerkstätten ist insofern eingetreten, als die Hauptwerkstätte 2 in Frankfurt a. Main als Lehrwerkstätte ausgeschieden ist.

Neben der handwerksmäßigen Ausbildung, die die Lehrlinge in den Werkstätten erhielten, wurden sie zum Besuche der von der Verwaltung eingerichteten Unterrichtsstunden oder der am Orte bestehenden Fortbildungsschulen angehalten.

Belohnungen wurden zuerkannt: 139 Lehrlingen für besonders gut bestandene Prüfungen nach völlig tadelfreier Gesamtlehrzeit und 37 Lehrlingen für besonders gute Führung und anerkennenswerte Leistungen während der Lehrzeit. Es erhielten: 1 die Allerhöchst gestiftete Lehrlingsmedaille in Silber, 1 desgl. in Kupfer, 146 fachwissenschaftliche und andere Bücher, 7 Taschenuhren, 9 Reißzeuge, 3 eine Schneidekluppe, 4 einen kleinen Schraubstock, 1 einen Drillbohrer und 4 ein Geldgeschenk. Die Verwaltung gab dafür rd. 1 500 ℳ aus.

Für den erfolgreichen Besuch der Handwerkerfortbildungsschulen wurden 129 Lehrlinge ausgezeichnet: 71 erhielten fachwissenschaftliche und andere Bücher, 11 Reißzeuge, 4 einen kleinen Schraubstock, 7 Zirkel, Schiebelehren und andere Gegenstände, 6 die bronzene Staatsmedaille, 30 Diplome und lobende Anerkennungen.

An der am 1. und 2. April 1906 in Jena vom dortigen Gewerbeverein veranstalteten Lehrlingsausstellung beteiligten sich 4 Lehrlinge der Hauptwerkstätte Jena; jeder erhielt ein Diplom, einer außerdem einen Geldpreis. An der im Oktober 1906 im Kreise St. Wendel veranstalteten Lehrlingsausstellung beteiligten sich 23 Lehrlinge

*) Die Eisenbahndirektionen können nach Befinden auch Lehrlinge der andern, in den Eisenbahnwerkstätten hauptsächlich vertretenen Handwerkszweige in mäßigem Umfange zur Ausbildung zulassen. Hierbei sind jedoch nur Söhne von Arbeitern und Beamten der Eisenbahnverwaltung zu berücksichtigen. Diesen Lehrlingen wird nach beendeter Lehrzeit die Gesellenprüfung für das Handwerk aber nicht bei der Eisenbahnverwaltung abgenommen; sie erhalten vielmehr nur ein Lehrzeugnis, auf Grund dessen sie sich auf eigene Kosten bei einem öffentlichen Prüfungsausschusse der Prüfung zu unterziehen haben.

der Hauptwerkstätte St. Wendel; 3 erhielten die Staatsmedaille, 3 erste, 14 zweite und 5 dritte Preise. An der am Schlusse des Schuljahrs 1906 von der gewerblichen Fortbildungsschule in Wittenberge veranstalteten Lehrlingsausstellung nahmen 26 Lehrlinge der dortigen Hauptwerkstätte Teil; davon erhielten 1 Lehrling den ersten Staatspreis, 1 einen ersten und 3 zweite Preise und 8 Lehrlinge Diplome. An der von der gewerblichen Fortbildungsschule in Paderborn veranstalteten Lehrlingsausstellung beteiligten sich 14 Lehrlinge der dortigen Hauptwerkstätte; einer erhielt eine Auszeichnung.

e. Gasanstalten.

Das zur Beleuchtung der Bahnhöfe, Empfangsgebäude, Werkstätten usw. erforderliche Gas wird nur zum Teil, das zur Beleuchtung der Betriebsmittel, namentlich der Personenwagen, notwendige Gas dagegen durchweg in Gasanstalten der Eisenbahnverwaltung hergestellt.

1. Zahl der Gasanstalten.

Es waren vorhanden:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Ende 1906				Ende 1905				Ende 1906 mehr *weniger*			
	preußische	hessische*)	badische	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen	preußische	hessische	badische	zusammen
Steinkohlengasanstalten	15	1	—	16	16	2	—	18	*1*	*1*	—	*2*
Fettgasanstalten	2	—	—	2	2	1	—	3	—	*1*	—	*1*
Mischgasanstalten	48	2	—	50	48	2	—	50	—	—	—	—
Wassergasanstalten	7	—	—	7	7	—	—	7	—	—	—	—
Azetylengasanstalten	14	1	—	15	14	2	—	16	—	*1*	—	*1*
Gasolingasanstalten	3	—	—	3	3	—	—	3	—	—	—	—
Aërogengasanstalten	5	—	—	5	5	—	—	5	—	—	—	—
Benoidgasanstalten	4	—	—	4	2	—	—	2	2	—	—	2
zusammen Gasanstalten	98	4	—	102	97	7	—	104	1	*3*	—	2
davon Gasanstalten mit:												
mehr als 5 Arbeitern	17	—	—	17	17	—	—	17	—	—	—	—
mit 5 oder weniger Arbeitern	81	4	—	85	80	7	—	87	1	*3*	—	2.

Neu errichtet und in Betrieb genommen wurden die Mischgasanstalt in Lichtenberg-Friedrichsfelde und die Benoidgasanstalten in Coswig (Anhalt) und Skalmierzyce. Aufgehoben wurden die Steinkohlengasanstalten in Darmstadt und Witten West, die Fettgasanstalt in Darmstadt, die Mischgasanstalt auf dem Schlesischen Güterbahnhof in Berlin sowie die Azetylengasanstalt in Arheilgen.

2. Betriebsumfang der Gasanstalten.

Es wurde bereitet an:	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	im Durchschnitt täglich			
	Gasmenge		Gasmenge		Gasmenge	1906	1905	1906 mehr *weniger*	
	Kubikmeter	%	Kubikmeter	%	Kubikmeter	Kubikmeter			%
Steinkohlengas	9 294 359	43,60	9 691 849	47,81	*397 490*	25 464	26 553	*1 089*	*4,10*
Fettgas	14 026	0,07	23 105	0,11	*9 079*	38	63	*25*	*39,68*
Mischgas	8 606 232	40,87	7 380 896	36,41	1 225 336	23 579	20 222	3 357	16,60
Wassergas	3 175 906	14,90	3 007 600	14,84	168 306	8 701	8 240	461	5,59
Azetylengas	31 561	0,15	30 923	0,15	638	86	85	1	1,18
Gasolingas	32 367	0,15	16 908	0,09	15 459	89	46	43	93,48
Aërogengas	112 154	0,52	47 039	0,23	65 115	307	129	178	137,98
Benoidgas	51 602	0,24	73 404	0,36	*21 802*	142	201	*59*	*29,35*
zusammen	21 318 207	100,00	20 271 724	100,00	1 046 483	58 406	55 539	2 867	5,16.

*) Hessisches Eigentum sind die Steinkohlengasanstalt Mainz Neutor, die Mischgasanstalten Mainz Hptbhf und Worms sowie die Azetylengasanstalt Langen.

Für Betriebszwecke wurden im ganzen 20 506 213 cbm, davon für die Beleuchtung der Lokomotiven und Wagen 8 179 663 cbm, verbraucht. Der Gasverbrauch für Betriebszwecke ist somit im ganzen um 982 058 cbm oder 5,03 %, der Gasverbrauch zur Beleuchtung der Fahrzeuge um 1 178 804 cbm oder 16,84 % gegen das Vorjahr gestiegen. An die Postverwaltung, fremde Eisenbahnen, Privatpersonen usw. wurden im Berichtsjahre 814 278 cbm, gegen 745 666 cbm im Vorjahre, abgegeben. Im Bestande blieben 27 141 cbm.

f. Sonstige Dienststellen.

Zur Leitung des Baues neuer Bahnlinien und größerer Ergänzungsbauten wurden im Laufe des Berichtsjahrs 33 selbständige Bauabteilungen: je eine in Cöln, Essen a. Ruhr und Frankfurt a. Main (unter Angliederung an die dortigen Eisenbahndirektionen), in Gera, Jena und Wetzlar (unter Angliederung an die dortigen Betriebsinspektionen) sowie in Birnbaum, Breslau, Cottbus, Daun, Dillenburg, Eslohe, Goldap, Gumbinnen, Iserlohn, Jastrow, Kolmar (Pos.), Marggrabowa, Marienwerder (Westpr.), Mihla a. W., Mocker, Mohrungen, Montjoie, Rybnik, Schneidemühl, Schwetz, Sonneberg, Spandau, Usingen, Wildungen, Wittlich, Wongrowitz und Zeven, neu errichtet, während dem Fortgange der ihnen übertragenen Bauten entsprechend 16 Bauabteilungen aufgelöst wurden, nämlich je eine in Aachen, Eisenach, Eisenberg S.-A., Erfurt, Glogau, Goldberg (Schles.), Herborn, Kösen, Lötzen, Ostrowo, Regenwalde, Reinerz, Rotenburg (Hann.), Schrimm, Siedlinghausen und Treptow (Rega). Verlegt wurde je eine Bauabteilung von Hersfeld nach Oberaula, von Cottbus nach Hoyerswerda, von Vacha nach Salzungen und von Wollstein nach Neusalz (Oder).

Das Zentralwagenamt wurde am 1. Juli 1906 von Magdeburg nach Berlin verlegt.

Die chemische Versuchsanstalt auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof in Berlin erhielt die Bezeichnung „Eisenbahnversuchsanstalt".

g. Besondere Einrichtungen.

1. Ladevorrichtungen und Brückenwagen.

Am Ende des Jahres waren vorhanden:	1 1906	2 1905*)	3 1906 mehr *weniger*
	Anzahl		
I. Ladevorrichtungen.			
a. Offene feste Rampen für:			
Stirnverladung	232	213	19
Seitenverladung	2 011	1 948	63
Stirn- und Seitenverladung	3 178	3 089	89
zusammen a	5 421	5 250	171
b. Bewegliche Rampen	2 650	2 604	46
c. Ladebühnen	1 177	1 139	38
d. Sturz- und Ladevorrichtungen für Kohlen und Erze	324	289	35
e. Lastkrane und Hebegerüste:			
feste	2 219	2 167	52
bewegliche	618	598	20
zusammen e	2 837	2 765	72
f. Krane für Schiffsmasten usw.	20	21	*1*
im ganzen Ia bis f	12 429	12 068	361
II. Brückenwagen	2 854	2 792	62.

*) Zum Teil berichtigte Zahlen.

2. Fernsprecher.

Der geschäftliche Verkehr zwischen den einzelnen Dienststellen untereinander und zwischen den Abfertigungen und dem Publikum wird durch ein ausgedehntes, zugleich auch dem Zugmeldedienste dienendes Fernsprechnetz erleichtert, das im Berichtsjahre wieder eine Erweiterung erfahren hat.

Es waren vorhanden:	1 Ende 1906	2 Ende 1905	3 Ende 1906 mehr *weniger*
	Fernsprecher		
bei den Direktionen	1 922	1 406	516
„ den Inspektionen und Bauabteilungen	1 256	996	260
auf den Stationen	33 561	29 830	3 731
bei den Abfertigungen	3 528	3 006	522
„ den Bahnmeistern	1 212	928	284
„ den Werkstätten	769	732	37
„ den Werkmeistern	703	592	111
„ sonstigen Dienststellen und Beamten	119	129	*10*
im ganzen	43 070	37 619	5 451.

Es sind demnach im ganzen 5 451 neue Fernsprecher (14,49 %) hinzugekommen.

An das öffentliche Fernsprechnetz waren angeschlossen:

auf den Stationen	855	713	142
bei den Abfertigungen	2 333	2 087	246.

h. Beleuchtung durch Gaslicht, elektrisches Licht, Spiritus- und Petroleumglühlicht.

Zur Beleuchtung der Diensträume, Bahnhöfe usw. waren, abgesehen von den gewöhnlichen Petroleumlampen, vorhanden:

		1 Ende 1906	2 Ende 1905	3 Ende 1906 mehr *weniger*
1. Gasflammen	a. ohne Glühkörper	45 288	53 016	7 728
	b. mit Glühkörpern	153 514	143 261	10 253
	c. zusammen	198 802	196 277	2 525
2. Elektrische Lampen	a. Bogenlampen	27 863	25 000	2 863
	b. Glühlampen	137 166	113 720	23 446
	c. zusammen	165 029	138 720	26 309
Davon erhielten den elektrischen Strom:				
α. aus eigenen Werken	a. Bogenlampen	14 512	13 467	1 045
	b. Glühlampen	69 927	59 400	10 527
	c. zusammen	84 439	72 867	11 572
β. aus fremden Werken	a. Bogenlampen	13 351	11 533	1 818
	b. Glühlampen	67 239	54 320	12 919
	c. zusammen	80 590	65 853	14 737
3. Spiritusglühlampen	a. zur Innenbeleuchtung	2 074	1 909	165
	b. zur Außenbeleuchtung	7 800	7 752	48
	c. zusammen	9 874	9 661	213
dafür betrug der Spiritusverbrauch	l	2 299 380	2 232 815	66 565
4. Petroleumglühlampen		4 327	3 026	1 301
dafür betrug der Petroleumverbrauch	kg	2 563 224	1 958 502	604 722
5. Gesamtzahl aller Flammen		378 032	347 684	30 348.

Ende 1906 besaß die Staatseisenbahnverwaltung 142 eigene Elektrizitätswerke.

i. Verwendung von Motoren.

Zum Antriebe von Einrichtungen im Werkstätten- und Betriebsdienste werden neben den Dampfmaschinen in ausgedehntem Maße Motoren benutzt.

Es waren vorhanden:	1 Ende 1906	2 Ende 1905	3 Ende 1906 mehr *weniger*
1. Elektromotoren:			
a. mit Stromzuführung aus eigenen Werken	3 299	2 598	701
b. " " " fremden Werken	2 237	1 462	775
c. zusammen	5 536	4 060	1 476
2. Gasmotoren:			
a. mit Gaszuführung aus eigenen Werken	119	125	*6*
b. " " " fremden Werken	110	104	6
c. zusammen	229	229	—
3. Petroleummotoren	121	112	9
dafür betrug der Petroleumverbrauch kg	129 256	142 552	*13 296*
4. Spiritusmotoren	66	46	20
dafür betrug der Spiritusverbrauch ... l	87 023	49 558	37 465
5. Benzinmotoren	117	101	16
dafür betrug der Benzinverbrauch ... kg	185 083	145 841	39 242
6. Kohlenwasserstoffmotoren	31	34	*3*
dafür betrug der Kohlenwasserstoffverbrauch kg	53 274	53 373	*99*
7. Gesamtzahl aller Motoren	6 100	4 582	1 518.

Von den am Ende des Berichtsjahrs 1906 vorhandenen 6 100 Motoren fanden Verwendung zum Antriebe von Wellenleitungen 454, Pumpen 599, Werkzeugmaschinen 1 155, Kranen 495, Aufzügen 240, Drehscheiben 150, Schiebebühnen 226, Stellwerken 1 979, Hebeböcken 59, Dynamos 168, Ventilatoren und Exhaustoren 288, Fahrkartendruckmaschinen 101, Steindruckpressen 17, Spills 37 und zu sonstigen Zwecken 132.

V. Betriebsdienst.

a. Betriebsstörungen.

Durch Schneeverwehungen wurde der Eisenbahnbetrieb im Berichtsjahre gestört:

bis zur Dauer von 2 Tagen in ...... 43 Fällen,
für längere Dauer in .... 3 " .

Infolge von Dammrutschungen und sonstigen Beschädigungen des Bahnkörpers, die durch Naturereignisse hervorgerufen wurden, fand eine Störung des Eisenbahnbetriebs statt:

bis zur Dauer von 2 Tagen in ...... 11 Fällen,
für längere Dauer in .... 4 " .

Von den mit längern Betriebsstörungen verbundenen Dammrutschungen wurden betroffen:

die Hauptbahn Kochlowitz—Morgenroth zwischen Kochlowitz und Schwarzwald,
die Hauptbahn Dittersbach—Königszelt zwischen Waldenburg und Altwasser,
die Nebenbahn Hirschberg (Schles.)—Boberröhrsdorf zwischen Grunau und Boberröhrsdorf und
die Nebenbahn Arys—Lötzen zwischen Upalten und Lötzen.

Der Betrieb der Fähranstalten war im Berichtsjahre gestört zwischen:

Tönning—Karolinenkoog an 35 Tagen wegen Zufrierens der Fahrstraße,
Bingerbrück—Rüdesheim an 7 Tagen wegen Eisganges, an 13 Tagen wegen Nebels und an 72 Tagen wegen niedrigen Wasserstandes,
Bonn—Obercassel an 30 Tagen wegen Eisganges,
Spyck—Welle an 19 Tagen wegen Hochwassers, an 97 Tagen wegen niedrigen Wasserstandes und an 29 Tagen wegen Eisganges,
Ostswine—Swinemünde an 2 Tagen wegen Eisganges.

Vgl. Anlagen 11 und 12. S. 248 f.

b. Unfälle.

Wegen der vorgekommenen Unfälle und deren Folgen wird auf die Anlagen 11 und 12 Bezug genommen. Danach entfielen auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge 7,24 gegen 6,59 Unfälle im Vorjahr, auf 1 Million Lokomotivkilometer 3,39 gegen 3,30 Unfälle im Vorjahr und auf 1 Million Wagenachskilometer aller Art 0,14 Unfälle wie im Vorjahre.

c. Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Verbesserungen an den Fahrzeugen usw.

1. Oberbau.

Die beschleunigte Gleiserneuerung mit Schienen von 41 und 43,4 kg und für besonders stark belastete Strecken mit Schienen von 45 und 47,3 kg Gewicht für das Meter und von 15 m Länge wurde auf den wichtigern Schnellzuglinien unter Inanspruchnahme extraordinärer Geldmittel fortgesetzt.

Dem die gute Gleislage beeinträchtigenden Wandern der Schienen ist durch weitern Einbau von Stemmlaschen entgegengewirkt. Klemmvorrichtungen, die demselben Zweck ohne Durchbohrung des Schienenstegs dienen sollen, und Leitschienen als Mittel gegen den raschen Verschleiß der äußern Schienen und gegen die Gefahr der Entgleisung in scharfen Gleiskrümmungen haben sich bewährt und sind in größerm Umfange zur Verwendung gelangt.

Ferner ist die feste Gleislage durch das gegen früher verstärkte Kleineisenzeug, durch Vermehrung der Schwellenzahl und Ersatz der Kiesbettung durch Steinschlag auch im Berichtsjahre wesentlich verbessert worden.

Der Einbau von Weichen schwerer Bauart mit federnden Zungen, d. h. ohne Drehstuhl an der Zungenwurzel, ist in den stark befahrenen Hauptgleisen der Schnellzuglinien in größerer Anzahl erfolgt. Auch verspricht die weitere Verwendung von Herzstücken mit beweglichen Knieschienen in solchen Gleisen nach dem Ausfall der bisherigen Versuche mancherlei Vorteile.

2. Signal- und Sicherungswesen.

Weichen- und Signalstellwerke zur Sicherung der Zugfahrten sind jetzt auf allen Bahnhöfen der Hauptbahnen und bei den Abzweigungen auf freier Strecke sowie auf den wichtigern Bahnhöfen der Nebenbahnen vorhanden oder in der Ausführung begriffen. Die Weichen und Signale werden von einem Punkte aus, dem Stellwerkgebäude, vorwiegend mittels Drahtzüge oder Rohrgestänge auf mechanischem Wege durch Menschenkraft gestellt. Seit mehreren Jahren wird dazu auch Elektrizität oder Preßluft benutzt, wobei die Weichensteller nur kleine Steuerungshebel umzulegen haben, körperlich nicht angestrengt werden und mehr Weichen von einem Punkte aus bedienen können, so daß auch wirtschaftliche Vorteile erzielt werden.

Die elektrische Streckenblockung ist nach § 22 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, gültig vom 1. Mai 1905, auf allen Haupteisenbahnen mit besonders dichter Zugfolge derart einzurichten, daß das Signal für die Einfahrt in einen Streckenabschnitt unter Verschluß der nächsten Zugfolgestelle liegt.

Auf den preußischen Staatseisenbahnen wurde schon im Jahre 1894 mit einer solchen Streckenblockung begonnen; am Ende des Etatsjahrs 1906 war sie auf rd. 11 700 km mehrgleisiger und rd. 1 600 km eingleisiger Bahnstrecken eingerichtet oder noch in Ausführung. Hiervon sind auf zweigleisigen Bahnen rd. 10 280 km in der vierfeldrigen Form und auf eingleisigen Bahnen rd. 1 240 km mit zwangsweiser Ausschließung der Gegenfahrten ausgeführt oder noch in Ausführung.

Für die Herstellung der Streckenblockung sind in den Etatsjahren 1894/95 bis 1906 zusammen 18 100 000 ℳ aus dem Zentralfonds zur Herstellung elektrischer Sicherungsanlagen bereitgestellt worden.

Die Durchführung der Streckenblockung in einer in den letzten 6 Jahren bedeutend vervollkommneten Bauart sowohl auf mehrgleisigen Hauptbahnen wie auch auf den eingleisigen Schnellzugstrecken wird nach Möglichkeit beschleunigt. Die Streckenblockung auf eingleisigen Strecken wird dabei in der Weise ausgeführt, daß sowohl die regelmäßige Zugfolge gesichert, wie auch die Gegenfahrt in einem Streckenabschnitt ausgeschlossen ist.

Die Ausrüstung der Blocksignale mit Vorsignalen ist durchgeführt. Zur Klärung der Frage, ob und inwieweit eine Verbesserung der Vorsignale möglich ist, werden die Versuche fortgesetzt, die bisher gute Ergebnisse gezeitigt haben.

Es sind Versuche im Gange mit Einrichtungen gegen das Überfahren der Haltsignale an den Einfahr- und Blockmasten durch Züge.

Die Ausrüstung der Strecken mit Streckenfernsprechern, die eine schnelle und bequeme Verständigung der Block- und Streckenwärterposten unter sich und mit den nächstgelegenen beiden Stationen ermöglichen, ist ebenso wie die Ein-

richtung von allgemeinen Fernsprechanlagen für den Geschäftsverkehr zwischen den Eisenbahndirektionen und den Inspektionen und größern Dienststellen kräftig weitergefördert worden. Von den rd. 21 400 km zwei- und eingleisigen Hauptbahnen waren Ende 1906 auf 17 850 km, also etwa 83 %, Fernsprecher bei den Block- und Wärterbuden auf freier Strecke vorhanden. Es sind hierzu 16 800 Fernsprecher mit einem Kostenaufwande von rd. 4 625 000 ℳ beschafft. Diese Maßnahme wird fortgesetzt.

3. Fahrzeuge.

a. Personenwagen.

Die Arbeiten an den D-Zugwagen zur Sicherung der Reisenden bei Betriebsunfällen wurden fortgeführt und kommen demnächst zum Abschluß; bei den neuern Wagen sind an Stelle der nur in Notfällen aufzuklappenden Drehfenster große Fallfenster getreten, die auch im gewöhnlichen Betriebe geöffnet werden dürfen. Diese Wagen sind ferner mit Werkzeugen und mit Feuerlöschgeräten ausgerüstet, auch werden in den Personenzuggepäckwagen vollständige Werkzeugkasten und Leitern mitgeführt, um im Notfalle den gefährdeten Reisenden wirksame Hilfe leisten zu können. Auf die bequeme und gute Ausstattung der Toiletten ist besonderer Wert gelegt; die Trennung der Aborte in solche für Frauen und Männer und die Herrichtung bequemerer Wascheinrichtungen ist erfolgt. Auch ist eine wirksame Wasserspülung bei den Aborten eingeführt.

Bei der Ausstattung der Abteile ist auf eine bequemere Form der Polsterungen Bedacht genommen, auch für bessere und gleichmäßigere Beleuchtung Sorge getragen, zum Teil durch Verwendung mehrerer Gaslaternen an Stelle einer einfachen Mittellaterne. Die längere Zeit hindurch fortgesetzten Versuche mit hängendem Gasglühlicht sind soweit abgeschlossen, daß mit umfangreicher Ausrüstung neuer und vorhandener Wagen vorgegangen werden kann. Versuche mit elektrischer Beleuchtung sind in größerm Umfang angestellt. Hierbei wird entweder der elektrische Strom durch Dynamomaschinen auf der Lokomotive oder im Packwagen erzeugt und mittels Kupferleitungen den einzelnen Wagen des Zuges zugeführt oder für jeden Wagen eine besondere Dynamomaschine vorgesehen, die den zu seiner Beleuchtung erforderlichen elektrischen Strom unabhängig von den übrigen Fahrzeugen liefert. Elektrische Einzelbeleuchtungen dieser Art werden nach einem von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung entwickelten System und nach verschiedenen andern Bauarten erprobt. Außer den für die allgemeine Beleuchtung bestimmten Deckenlampen sind in allen elektrisch beleuchteten D-Zugwagen und außerdem bei einer großen Anzahl der mit Gasbeleuchtung versehenen Wagen dieser Art in jedem Abteil I. und II. Klasse über den Rückenlehnen vier Leselampen vorgesehen, die von den Reisenden nach Wunsch benutzt werden können.

Um einen sanftern Gang bei den Schlafwagen und den Drehgestellwagen zu erreichen, wurde in den Drehgestellen ein dritter Federsatz eingeführt; auch sind zu dem gleichen Zwecke Versuche mit Spezialfederstahl und mit Drehgestellen besonderer Bauart in größerm Umfang angestellt. Bei einem D-Zuge wird der Versuch gemacht, ob durch Anbringung der amerikanischen Mittelkuppelung Vorteile für den ruhigen Gang der Wagen erzielt werden können. Die für Züge mit besonders hoher Fahrgeschwindigkeit bestimmten D-Zugwagen I./II. Klasse sowie die Schlafwagen werden sechsachsig erbaut und die Speisewagen durch eiserne Platten in den Wänden und Boden behufs Verbesserung der Gangart beschwert. Auf Verbesserung der Lüftungs- und Heizungseinrichtungen und auf ihre sorgfältige Instandhaltung ist bei den neuen Wagen aller Gattungen besonderer Wert gelegt.

Durch außerordentliche Revisionen wird die Tätigkeit der mit Bedienung der Heizeinrichtungen beauftragten Beamten und Arbeiter überwacht.

Um die dreiachsigen Wagen allmählich aus den schnellfahrenden Zügen zu beseitigen, ist eine größere Anzahl vierachsiger Wagen beschafft worden. Ein Teil der beschafften vierachsigen Abteilwagen III. Klasse ist mit besondern Einrichtungen zur Beförderung von Kranken in Betten oder auf Fahrstühlen versehen, die eine Umwandlung zweier nebeneinander liegender Abteile in einen zur Aufnahme eines Bettes geeigneten Krankenraum in einfacher Weise ermöglichen. Zur bequemern Reinigung der Aborte auf den Aufenthaltsstationen werden die neuern Wagen mit Außentüren an den Aborträumen versehen. Mit der Verbesserung der Aborte in den ältern Personenwagen wird fortgefahren. Die Harnbecken, die leicht üblen Geruch verbreiten, kommen allmählich in Wegfall, dafür werden freistehende Leibstühle eingeführt, die so eingerichtet sind, daß sie für alle Bedürfnisse genügen. Bei den neu zu beschaffenden, mit vereinigter Hoch- und Niederdruckdampfheizung versehenen Abteilpersonenwagen aller Gattungen sind zur leichtern Reinhaltung der Räume unter den Sitzen an Stelle des großen Niederdruckheizkörpers in jedem Abteile deren zwei kleinere vorgesehen.

Für den Stadt- und Vorortverkehr sind Doppelwagen mit einer Kurzkuppelung eingeführt, um bei den vorhandenen Bahnsteiglängen, deren Vergrößerung mit

bedeutenden Kosten verknüpft sein würde, eine größere Wagenzahl in die Züge einstellen zu können.

Die dreiachsigen Wagen für den Fernverkehr haben eine bessere Ausstattung erhalten; es sind Aschbecher in den Abteilen III. Klasse, Lichtschützer vor den Lampen und Gardinen für die Fenster eingeführt, auch werden neuerdings die Personenwagen IV. Klasse mit einem Linoleumfußbodenbelag und mit Fenstervorhängen versehen sowie mit doppelter Deckenschalung gebaut, um die Innenräume im Sommer kühler halten und im Winter leichter erwärmen zu können. Für Bahnlinien in landschaftlich schönen Gegenden ist eine Anzahl von Aussichtswagen beschafft, die große Fenster besitzen und den Reisenden einen freien Umblick gewähren.

Auf gründliche Reinigung der Personenwagen wird nachdrücklich hingewirkt.

Zum Schutze der Reisenden gegen Raubanfälle während der Fahrt wird die Umwandlung der zuschlagpflichtigen Schnellzüge in D-Züge nach Möglichkeit beschleunigt und die Bauart der Abteilpersonenwagen nach und nach dahin abgeändert, daß stets einige Abteile in offener Verbindung miteinander stehen.

Bei den leichten dreiachsigen Gepäckwagen wurde zur Erhöhung der Betriebssicherheit das Eigengewicht durch Anbringung von eisernen Platten im Untergestell vermehrt und der Radstand vergrößert. Zur Einstellung in die Schnellzüge ist eine größere Anzahl vierachsiger Gepäckwagen beschafft worden.

β. Neuere Bremseinrichtungen.

Zur Verbesserung der Luftdruckbremsen sind zwei zwischen Berlin und Stralsund verkehrende Personenzugpaare mit elektrischen Auslöse- und Kontrollvorrichtungen versehen worden, auch ist die Wirksamkeit dieser Einrichtungen, die dazu dienen, die Züge schneller und stoßfreier anzuhalten und den betriebsfähigen Zustand der Bremsen dauernd zu überwachen, durch Versuchsfahrten auf der Strecke Berlin—Güterglück erprobt worden. Bei den Wagen der Berliner Stadt- und Ringbahn ist an Stelle der nicht automatischen Luftsaugebremse die Luftdruckbremse eingeführt worden. Versuche in größerm Umfange sind auch mit einer vereinfachten Luftdruckbremse angestellt worden, die billiger in der Beschaffung und Unterhaltung ist und kürzere Bremswege ermöglicht. Es sind auch Versuche mit Bremsvorrichtungen für besonders schnellfahrende Züge im Gange, um zur Erhöhung der Betriebssicherheit die Bremswege nach Möglichkeit abzukürzen. Zur Prüfung der Frage der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterzüge sind zu diesen Versuchen in letzter Zeit noch die Versuche mit Bremseinrichtungen für besonders lange Güterzüge hinzugetreten.

γ. Güterwagen.

Mit der Beschaffung eiserner Kohlenwagen für 20 t Ladegewicht ist in größerm Umfange fortgefahren. Bei diesen Wagen ist das Verhältnis von Eigengewicht zur Gesamtlast günstiger als bei den 15 t-Güterwagen, und ebenso günstig wie bei den großen vierachsigen amerikanischen Güterwagen, wenn man solche nach den in Deutschland maßgebenden Vorschriften und Bedingungen bauen würde. Bedenken gegen eine Verwendung der Wagen im allgemeinen Verkehr liegen nach den bisherigen Erfahrungen nicht vor.

Daneben werden Wagen ähnlicher Bauart erprobt, die 20 t Kohle oder 15 t Koks aufzunehmen vermögen, zur bequemen Entladung mit je zwei Türen in den Seitenwänden versehen sind und außerdem mit Kippern entladen werden können.

Für schwerere und umfangreichere Versandstücke wurden vierachsige Plattformwagen von 30 t Ladegewicht mit 13 m und 15 m langen Plattformen in größerer Anzahl beschafft, auch sind, um besondern Anforderungen zu genügen, mehrere Wagen von 60 und 80 t Ladegewicht beschafft und neuerdings auch solche von 45 t Ladegewicht für das Siegerland in Bestellung gegeben. Im Saargebiete werden für die Beförderung von Massengütern Trichterwagen benutzt, die sich nach unten selbsttätig entladen. Für den Sand- und Kiestransport sind zur Ersparung von Arbeitskräften Wagen besonderer Bauart hergerichtet, die nach Bedarf als Selbstentlader oder als Flachbodenwagen für die Beförderung gewöhnlicher Güter Verwendung finden können.

Zur Herabminderung des Eigengewichtes finden bei der Herstellung der Güterwagen, insbesondere bei den Kohlenwagen von 20 t Ladegewicht, Stahlbleche in ausgiebiger Weise Verwendung.

Die zur Beförderung von Großvieh dienenden bedeckten Güterwagen sind mit ausreichenden Lüftungseinrichtungen versehen; die mehrbödigen Viehwagen, die zur Beförderung von Kleinvieh benutzt werden, haben Einrichtungen erhalten, die eine weitgehende Teilung von Bodenfläche und Laderaum ermöglichen, um Verfrachtern, die für ihre Sendungen nicht einen ganzen Wagen gebrauchen, kleinere Räume überweisen zu können. In die Geflügelwagen werden Rahmen mit Drahtgeflecht eingestellt, um vorzubeugen, daß sich die Tiere zu sehr aneinander drängen.

Dem Bedürfnis für die Einstellung von Spezialwagen für die Beförderung von Kalk, Glas, Milch, Butter sowie von leichtern Gegenständen, bei denen sich die

Tragfähigkeit der bedeckten Güterwagen nicht ausnutzen läßt, ist in ausreichender Weise entsprochen worden.

Zu Versuchszwecken ist eine Anzahl Güterwagen mit selbsttätiger Mittelkuppelung ausgerüstet; mehrfach wurden Selbstentlader für solche Verkehrsbeziehungen eingeführt, die ihre gute Ausnutzung gewährleisten.

Eine größere Anzahl bedeckter Güterwagen wurde mit Luftdruckbremse zwecks Verwendung in den mit Bremsen dieser Art gefahrenen Eilgüterzügen ausgerüstet.

δ. Lokomotiven.

Den wachsenden Ansprüchen an die Zugkraft ist durch Beschaffung leistungsfähigerer Lokomotiven entsprochen worden, um die Vorspannleistungen soweit als möglich einzuschränken. Im Schnell- und Personenzugverkehr sind mit Nutzen vier- und zweizylindrige vierachsige und fünfachsige Lokomotiven mit zwei und dreigekuppelten Treibachsen (2/4, 2/5 und 3/5 gekuppelte Lokomotiven) angewendet; ebenso ist mit gutem Erfolge versucht worden, durch Verwendung überhitzten Dampfes und durch größere Heizflächen eine Steigerung der Leistungen herbeizuführen; auch wurde durch Einstellung vierachsiger Tender mit vergrößertem Gewicht und Radstand für eine Entfernung der dreiachsigen Tender, die namentlich bei Entlastung durch den Verbrauch der Vorräte unruhig laufen, aus den zur Personenbeförderung dienenden Zügen Sorge getragen.

Durchweg haben die Tenderradsätze verstärkte Achswellen erhalten; der Wasserraumgehalt der Tender ist dabei, um ein Durchfahren längerer Strecken ohne Anhalten zu ermöglichen, von 12 auf 16 cbm, bei den für Schnellzüge bestimmten Lokomotivgattungen auf 20 und 21,5 cbm gesteigert.

Auch bei den Tenderlokomotiven ist durch Vergrößerung des Wasserraumgehaltes und durch Anwendung überhitzten Dampfes eine wirksamere Ausnutzung, namentlich im Personenzugdienste, angestrebt worden. Die Dampfspannungen sind bei einigen Gattungen von Schnellzuglokomotiven von 12 auf 15 Atmosphären Überdruck erhöht; hierdurch wurden namentlich bei den vierzylindrigen Verbundlokomotiven größere Leistungen erzielt.

Für den Güterzugdienst sind vierachsige Lokomotiven mit vier gekuppelten Treibachsen (4/4 gekuppelte Lokomotiven) in größerer Zahl beschafft, die teils mit Heißdampf, teils mit Naßdampf arbeiten und auf den Hauptbahnen zur Beförderung von Güterzügen ohne Vorspann ausreichen. Für Gebirgsstrecken sind Lokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen eingestellt.

Um für die Lokomotivmannschaft die Bedingungen des Aufenthaltes auf der Lokomotive, insbesondere bei Tenderlokomotiven, zu verbessern, sind die Führerhäuser geräumiger hergestellt und mit wirksamer Entlüftung versehen; zur Verminderung der strahlenden Wärme des Kessels haben die Feuerkisten eine Umhüllung mit geeigneten Schutzmitteln erhalten. Ferner sind auf einer Anzahl Lokomotiven versuchsweise Einrichtungen getroffen, die der Lokomotivmannschaft das Wärmen der mitgebrachten Speisen und Getränke ermöglichen; auch wurden Sitzgelegenheiten für Führer und Heizer vorgesehen.

Zur Einschränkung des Funkenauswurfes und Beseitigung der dadurch entstehenden Gefahren werden verschiedene Einrichtungen erprobt; auch ist versucht worden, durch Anwendung von Dampfschleiern über dem Feuer das Überreißen von Zündern und das Qualmen der Lokomotiven zu verhüten.

ε. Triebwagen.

Für den Personenverkehr werden auf einigen Nebenbahnen versuchsweise Triebwagen verwendet.

Als Triebkraft dient entweder Dampf oder Elektrizität, die in Akkumulatorenbatterien mitgeführt wird.

ζ. Elektrische Zugförderung.

Um Erfahrungen mit elektrischer Zugförderung zu gewinnen, ist solche auf der Strecke Berlin Potsdamer (Ring-) Bahnhof—Groß-Lichterfelde Ost eingerichtet worden.

Der elektrische Betrieb auf der Strecke Niederschöneweide-Johannisthal—Spindlersfeld, der lediglich Versuchszwecken diente, ist nach Abschluß der Versuche wieder eingestellt worden. Die Arbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Blankenese—Altona—Hamburg—Ohlsdorf wurden fortgesetzt. Mit der Inbetriebnahme der elektrischen Zugförderung ist am 1. Oktober 1907 begonnen.

d. Fahrpläne der Personenzüge.

Die Personenbeförderung erfolgte:

1. vom 1. bis 30. April 1906 nach dem Winterfahrplan 1905,
2. vom 1. Mai bis 30. September 1906 nach dem Sommerfahrplan 1906 und
3. vom 1. Oktober 1906 bis 31. März 1907 nach dem Winterfahrplan 1906.

In diesen drei Zeitabschnitten wurden bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 34 098,04 km im Jahre 1906 gegen 33 524,62 km im Jahre 1905 für den regelmäßigen Personenverkehr (in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen) geleistet:

in der Zeit vom:	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	Zugkilometer			%
1. bis 30. April täglich	640 233	604 861	35 372	5,85
1. Mai bis 30. September täglich	676 836	649 694	27 142	4,18
1. Oktober bis 31. März täglich	670 533	639 775	30 758	4,81
In den Bedarfszügen sind im Tagesdurchschnitt geleistet worden	14 627	12 824	1 803	14,06
Im ganzen täglich im Durchschnitt	685 312	653 887	31 425	4,81
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	20,10	19,50	0,60	3,08

Im ganzen sind demnach die täglichen Leistungen im Personenzugdienst um 31 425 Zugkilometer oder 4,81 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr um 0,60 Zugkilometer oder 3,08 % gegen das Vorjahr gestiegen.

Von der täglichen Mehrleistung entfallen etwa 6 400 Zugkilometer auf die erst nach dem 1. April 1905 eröffneten Bahnstrecken.

Auch auf den ältern Bahnstrecken haben — abgesehen von den während der Hauptreisezeit erforderlichen Sonder-, Vor- und Nachzügen sowie von allen gemischten Zügen — wieder zahlreiche Zugvermehrungen stattgefunden.

Nach dem Sommerfahrplan 1906 wurden gegen den Sommerfahrplan 1905 neu eingelegt:

a. die Schnellzüge:

1. Nr 14 Berlin Lehrter Bhf (ab 6^{20})—Altona (an 10^{16}),
2. „ 13 Altona (ab 8^{18})—Berlin Lehrter Bhf (an 12^{20}),
*3. „ 5 Berlin Stettiner Bhf (ab 10^{25})—Neubrandenburg—Saßnitz (an 4^{8}) } vom 1. Juli bis 31. August,
*4. „ 6 Saßnitz Hafen (ab 1^{39})—Neubrandenburg—Berlin Stettiner Bhf (an $7^{\underline{17}}$) } vom 1. Juli bis 31. August,
*5. „ D. 9 Berlin Stettiner Bhf (ab 7^{45})—Neubrandenburg—Lauterbach a. Rügen (an 1^{22}),
*6. „ D. 10 Lauterbach a. Rügen (ab 2^{50})—Pasewalk—Berlin Stettiner Bhf (an $8^{\underline{44}}$),
*7. „ 37 Berlin Stettiner Bhf (ab 12^{55})—Pasewalk—Heringsdorf (an 5^{35}), vom 30. Juni bis 18. August,
*8. „ 51 Berlin Stettiner Bhf (ab 7^{23})—Pasewalk—Heringsdorf (an 11^{27}), vom 30. Juni bis 14. Juli,
*9. „ 46 Stettin (ab $6^{\underline{2}}$)—Berlin Stettiner Bhf (an $8^{\underline{17}}$), vom 1. Juni ab,
*10. „ 48 Stettin (ab 11^{55})—Berlin Stettiner Bhf (an 2^{4}), vom 2. Juni bis 15. September,
*11. „ 49 Berlin Stettiner Bhf (ab 9^{30})—Stettin (an 11^{38}) } vom 1. Juni bis 18. August,
*12. „ 50 Kolberg (ab 4^{10})—Stettin (an $7^{\underline{27}}$)—Berlin Stettiner Bhf (an $9^{\underline{55}}$) } vom 1. Juni bis 18. August,
*13. „ 56 Stettin (ab 9^{10})—Pasewalk (an 9^{54}) } vom 1. Juni bis 15. September,
*14. „ 59 Pasewalk (ab 1^{10})—Stettin (an 1^{48}) } vom 1. Juni bis 15. September,
15. „ 64 Danzig (ab 8^{30})—Marienburg (an 9^{29}),
16. „ 26 Thorn (ab 5^{30})—Bromberg (an $6^{\underline{24}}$),
17. „ 27 Bromberg (ab 2^{15})—Thorn (an 3^{19}),
18. „ 51 Thorn (ab $5^{\underline{38}}$)—Insterburg (an 10^{16}),
19. „ 52 Insterburg (ab $6^{\underline{51}}$)—Thorn (an $11^{\underline{34}}$),
20. „ 120 Liegnitz (ab $7^{\underline{7}}$)—Görlitz (an $8^{\underline{47}}$),
21. „ 85 Breslau (ab $7^{\underline{0}}$)—Glatz (an $8^{\underline{38}}$),
22. „ 86 Glatz (ab 7^{28})—Breslau (an 9^{6}),
*23. „ D. 115 Berlin Görlitzer Bhf (ab 8^{50})—Kattowitz (an $7^{\underline{50}}$) über Görlitz—Hirschberg,
*24. „ D. 116 Kattowitz (ab 9^{40})—Berlin Görlitzer Bhf (an $9^{\underline{0}}$), ebenso,
25. „ D. 46 Halle a. Saale (ab 4^{4})—Saalfeld (an $6^{\underline{13}}$)—Probstzella (an $6^{\underline{48}}$)—(Lichtenfels, an $8^{\underline{0}}$—Nürnberg, an $9^{\underline{20}}$—Stuttgart, an $12^{\underline{50}}$—Zürich, an 6^{26}),
26. „ D. 45 (Zürich, ab $11^{\underline{30}}$—Stuttgart, ab 6^{0}—Nürnberg, ab 9^{11}—Lichtenfels, ab 10^{6})—Saalfeld (ab 12^{41})—Halle a. Saale (an 2^{46}),
27. „ 7 Eisenach (ab $5^{\underline{47}}$)—Erfurt (an 6^{45}),
*28. „ 173 Hannover (ab 3^{22})—Hildesheim (ab 4^{0})—Goslar (an 4^{55}), vom 1. Juni ab unter Wegfall eines Schnellzugs Hannover—Hildesheim,

*29. Nr 174 Goslar (ab 1^{54})—Hildesheim (an 2^{50})—Hannover (an 3^{32}), vom 1. Juni ab unter Wegfall eines Schnellzugs Hildesheim—Hannover,
30. „ 147 Braunschweig (ab $7^{\underline{50}}$)—Magdeburg (an $9^{\underline{20}}$),
31. „ 148 Magdeburg (ab 8^{0})—Braunschweig (an 9^{25}),
32. „ 130 Bremen (ab 8^{0})—Geestemünde (an 8^{51}),
33. „ 145 Geestemünde (ab $10^{\underline{54}}$)—Bremen (an $11^{\underline{45}}$),
*34. „ 67a Homburg v. d. Höhe (ab 1^{16})—Wiesbaden (an 2^{11}),
*35. „ 68a Wiesbaden (ab 3^{51})—Homburg v. d. Höhe (an 4^{56}),
36. „ 113 Bad Münster a. Stein (ab $6^{\underline{58}}$)—Bingerbrück (ab $7^{\underline{29}}$)—Cöln (an $10^{\underline{15}}$)—Dortmund (an $12^{\underline{30}}$),
*37. „ 170 Dortmund (ab 6^{43})—Cöln (an 9^{14})—Bingerbrück (an 11^{56}),
38. „ 16 Cöln (ab 5^{30})—Herbesthal (an $7^{\underline{12}}$),
39. „ 91 Herbesthal (ab $9^{\underline{25}}$)—Cöln (an $11^{\underline{0}}$),
40. „ 123 M.-Gladbach (ab 7^{2})—Düsseldorf (ab 7^{35})—Wanne (an 8^{41})—Osnabrück (an 10^{36}),
41. „ 124 Osnabrück (ab 7^{11})—Wanne (an 8^{58})—Cöln (an 10^{57}),
42. „ 67 Elberfeld-Döppersberg (ab 11^{15})—Schwerte (an 12^{3}),
43. „ 126 Elberfeld-Döppersberg (ab 7^{43})—Cöln (an 8^{46}),
44. „ 184 Hagen i. Westf. (ab 3^{42})—Essen a. Ruhr (an 4^{20}),
45. „ 195 Cassel (ab 7^{58})—Bebra (an 8^{56}),
46. „ 196 Bebra (ab 4^{10})—Cassel (an 5^{9});

b. die Personenzüge:

1. Nr 216 Berlin Lehrter Bhf (ab 11^{40})—Wittenberge (an 2^{35}),
2. „ 217 Wittenberge (ab 2^{46})—Berlin Lehrter Bhf (an 5^{43}),
3. „ 361 Berlin Stettiner Bhf (ab $5^{\underline{16}}$)—Velten (an 6^{13}) } werktags,
4. „ 376 Velten (ab $7^{\underline{2}}$)—Berlin Stettiner Bhf (an $7^{\underline{56}}$) }
5. „ 201 Berlin Stettiner Bhf (ab 7^{50})—Gransee (an 9^{14}),
6. „ 212 Gransee (ab $6^{\underline{32}}$)—Berlin Stettiner Bhf (an $8^{\underline{6}}$),
7. „ 266 Fürstenberg, Meckl. (ab 11^{20})—Templin (an 1^{4}) } unter Wegfall zweier Züge zwischen Fürstenberg (Meckl.) und Hohenlychen,
8. „ 267 Templin (ab 2^{6})—Fürstenberg, Meckl. (an 3^{8}) }
9. „ 281 Stralsund (ab 9^{38})—Rostock (an 11^{44}),
10. „ 284 Rostock (ab $8^{\underline{57}}$)—Stralsund (an $11^{\underline{0}}$),
11. „ 546 Gollnow (ab $7^{\underline{16}}$)—Stettin (an $8^{\underline{14}}$),
12. „ 578 Neustettin (ab $6^{\underline{5}}$)—Ruhnow (an $8^{\underline{15}}$),
13. „ 579 Ruhnow (ab 12^{14})—Neustettin (an 2^{26}),
14. „ 701 Berlin Schles. Bhf (ab $12^{\underline{40}}$)—Werneuchen (an $1^{\underline{26}}$),
15. „ 700 Werneuchen (ab $11^{\underline{3}}$)—Berlin Schles. Bhf (an $12^{\underline{3}}$),
16. „ 251 Landsberg a. Warthe (ab $9^{\underline{30}}$)—Kreuz (an $10^{\underline{50}}$),
17. „ 312 Kreuz (ab $5^{\underline{8}}$)—Friedeberg, Neumark (an $5^{\underline{52}}$),
18. „ 521 Deutsch-Eylau (ab 8^{42})—Mlawa (an 10^{50}), unter Wegfall eines gemischten Zuges zwischen Deutsch-Eylau und Illowo,
19. „ 527 Marienburg (ab 3^{57})—Mlawa (an $7^{\underline{50}}$), unter Wegfall eines gemischten Zuges zwischen Marienburg und Illowo,
20. „ 867 Allenstein (ab 8^{48})—Johannisburg (an 11^{4}),
21. „ 209 Bentschen (ab 8^{20})—Posen (an 9^{56}),
22. „ 216 Posen (ab 7^{16})—Bentschen (an 9^{3}),
23. „ 387 Liegnitz (ab 5^{6})—Königszelt (an 5^{54}),
24. „ 904 Königszelt (ab 12^{38})—Liegnitz (an 1^{53}),
25. „ 375 Reichenbach i. Schles. (ab 9^{17})—Neiße (an 11^{2}),
26. „ 385 Dittersbach (ab $6^{\underline{57}}$)—Glatz (an $8^{\underline{24}}$), unter Wegfall eines gemischten Zuges,
27. „ 595 Gleiwitz (ab $7^{\underline{12}}$)—Beuthen O.-S. (ab $7^{\underline{43}}$)—Schwientochlowitz (an $8^{\underline{11}}$),
28. „ 596 Schwientochlowitz (ab 9^{27})—Beuthen O.-S. (ab 9^{51})—Gleiwitz (an 10^{11}),
29. „ 459 Neiße (ab 1^{30})—Oppeln (an 3^{6}) } unter Wegfall je eines gemischten Zuges,
30. „ 460 Oppeln (ab 1^{16})—Neiße (an 2^{52}) }
31. „ 379 Deutsch-Wette (ab 5^{53})—Kandrzin (an $7^{\underline{36}}$) }
32. „ 586 Staßfurt (ab 7^{6})—Aschersleben (an 7^{33}),
33. „ 585 Aschersleben (ab 9^{28})—Güsten (an 9^{45}),
*34. „ 566 Aschersleben (ab 11^{24})—Quedlinburg (an 12^{40}),
35. „ 903 Cönnern (ab 6^{41})—Bernburg (an 7^{21}),
36. „ 904 Bernburg (ab 7^{47})—Cönnern (an 8^{23}),
*37. „ 507 Bad Harzburg (ab 4^{29})—Börßum (an 4^{65}),
*38. „ 509 Vienenburg (ab $8^{\underline{2}}$)—Braunschweig (an $8^{\underline{55}}$),
*39. „ 520 Braunschweig (ab 10^{6})—Bad Harzburg (an 11^{3}),
*40. „ 514 Vienenburg (ab 5^{17})—Bad Harzburg (an 5^{30}),
41. „ 542 Goslar (ab 7^{20})—Seesen (an 7^{57}),
42. „ 551 Seesen (ab $8^{\underline{40}}$)—Goslar (an $9^{\underline{14}}$),

43. Nr 293 Hildesheim (ab $11^{\underline{15}}$)—Braunschweig (an $12^{\underline{25}}$),
44. „ 294 Braunschweig (ab $7^{\underline{57}}$)—Hildesheim (an $9^{\underline{3}}$),
45. „ 998 Obisfelde (ab 12^{36})—Braunschweig (an 1^{56}),
46. „ 999 Braunschweig (ab 10^{45})—Obisfelde (an 12^{0}),
47. „ 243 Obisfelde (ab $6^{\underline{55}}$)—Magdeburg (an $8^{\underline{24}}$), an Stelle eines weggefallenen Schnellzugs,
48. „ 763 Ülzen (ab $5^{\underline{50}}$)—Wittingen (an 6^{48}),
49. „ 774 Wittingen (ab $9^{\underline{4}}$)—Ülzen (an $10^{\underline{4}}$),
50. „ 411 Erfurt (ab $5^{\underline{20}}$)—Weimar (an $5^{\underline{45}}$),
51. „ 410 Weimar (ab $10^{\underline{40}}$)—Erfurt (an $11^{\underline{5}}$),
52. „ 752a Coburg (ab 9^{52})—Sonneberg (an 10^{26}),
53. „ 759b Sonneberg (ab $7^{\underline{8}}$)—Coburg (an $7^{\underline{42}}$),
54. „ 279 Meiningen (ab $5^{\underline{5}}$)—Suhl (an 6^{0}),
55. „ 280 Suhl (ab $9^{\underline{17}}$)—Meiningen (an $10^{\underline{25}}$),
56. „ 863 Plaue (ab 8^{32})—Arnstadt (an 8^{45}),
57. „ 864 Arnstadt (ab 9^{17})—Plaue (an 9^{31}),
58. „ 1037a Dorndorf (ab 4^{30})—Vacha (an 4^{45}),
59. „ 1038a Vacha (ab 3^{55})—Dorndorf (an 4^{10}),
60. „ 841a Schmalkalden (ab $5^{\underline{20}}$)—Zella-St. Blasii (an 6^{18}),
61. „ 842a Zella-St. Blasii (ab 6^{30})—Schmalkalden (an 7^{42}),
62. „ 845 Schmalkalden (ab $7^{\underline{40}}$)—Zella-St. Blasii (an $8^{\underline{42}}$),
63. „ 854 Zella-St. Blasii (ab $9^{\underline{40}}$)—Schmalkalden (an $10^{\underline{21}}$),
64. „ 661a Naumburg (ab 7^{45})—Nebra (an 8^{54}),
65. „ 662a Vitzenburg (ab 10^{1})—Naumburg (an 10^{55}),
66. „ 570 Nordhausen (ab 6^{30})—Eichenberg (an 8^{30}),
67. „ 583 Leinefelde (ab $4^{\underline{58}}$)—Nordhausen (an 6^{1}),
68. „ 206 Leinefelde (ab 12^{0})—Duderstadt (an 12^{43}),
69. „ 215 Duderstadt (ab 10^{10})—Leinefelde (an 11^{10}),
*70. „ 293 Herzberg, Harz (ab $5^{\underline{15}}$)—Nordhausen (an 6^{25}),
71. „ 314 Nordhausen (ab $11^{\underline{25}}$)—Herzberg, Harz (an $12^{\underline{42}}$),
*72. „ 219 Scharzfeld (ab 12^{55})—St. Andreasberg (an 1^{56}),
*73. „ 220 St. Andreasberg (ab 9^{30})—Scharzfeld (an 10^{22}),
74. „ 864 Kreiensen (ab $4^{\underline{28}}$)—Bodenburg (an $5^{\underline{25}}$), werktags,
75. „ 873 Bodenburg (ab $11^{\underline{36}}$)—Kreiensen (an $12^{\underline{38}}$),
76. „ 591 Cassel (ab 2^{34})—Münden, Hann. (an 3^{15}),
77. „ 592 Münden, Hann. (ab $7^{\underline{20}}$)—Cassel (an $8^{\underline{0}}$),
78. „ 771a Wabern (ab $4^{\underline{35}}$)—Cassel (an $5^{\underline{22}}$), werktags,
79. „ 476 Corbach (ab 12^{16})—Marburg (an 2^{40}),
80. „ 481 Marburg (ab 1^{11})—Corbach (an 3^{56}),
81. „ 239 Cassel (ab 11^{22})—Bebra (an 12^{33}),
82. „ 230 Bebra (ab 10^{27})—Hanau Ost (an 2^{36}),
83. „ 231 Elm (ab $7^{\underline{55}}$)—Bebra (an $10^{\underline{30}}$),
84. „ 655 Dillenburg (ab $4^{\underline{13}}$)—Troisdorf (an 7^{47}), unter Wegfall eines werktäglich verkehrenden Zuges zwischen Dillenburg und Betzdorf,
85. „ 845 Langenschwalbach (ab 10^{24})—Limburg, Lahn (an 11^{58}),
86. „ 864 Limburg, Lahn (ab 5^{30})—Langenschwalbach (an $6^{\underline{40}}$),
87. „ 796 Gießen (ab 3^{15})—Bad Nauheim (an 4^{3}),
88. „ 538 Fulda (ab 5^{27})—Gießen (an $8^{\underline{0}}$),
89. „ 521 Gießen (ab $5^{\underline{50}}$)—Fulda (an 8^{40}), unter Wegfall eines gemischten Zuges zwischen Gießen und Salzschlirf (Bad),
90. „ 254 Coblenz (ab 9^{25})— Bingerbrück (an 11^{1}),
91. „ 259 Bingerbrück (ab $6^{\underline{20}}$)—Coblenz (an $8^{\underline{10}}$),
92. „ 329 Saarbrücken (ab 7^{10})—Sulzbach, Saar—Neunkirchen, Saar (an 7^{50}),
93. „ 333 Saarbrücken (ab $8^{\underline{48}}$)—Sulzbach, Saar—Neunkirchen, Saar (an $9^{\underline{30}}$),
94. „ 360 Neunkirchen, Saar (ab 4^{8})—Wemmetsweiler (ab 4^{23})—Saarbrücken (an 5^{0}),
95. „ 316 Saarbrücken (ab 4^{16})—Forbach (an 4^{33}),
96. „ 400 Coblenz (ab $3^{\underline{4}}$)—Cochem (an $4^{\underline{9}}$),
97. „ 409 Cochem (ab $1^{\underline{21}}$)—Coblenz (an $2^{\underline{26}}$),
98. „ 495 Mayen Ost (ab $9^{\underline{23}}$)—Andernach (an $10^{\underline{15}}$),
99. „ 192 Bonn (ab 2^{13})—Euskirchen (an 3^{19}),
100. „ 173 Euskirchen (ab $6^{\underline{13}}$)—Bonn (an $7^{\underline{19}}$),
*101. „ 222 Remagen (ab 1^{30})—Ahrweiler (an 2^{1}),
*102. „ 233 Ahrweiler (ab 2^{50})—Remagen (an 3^{21}),
103. „ 93 Cöln (ab $8^{\underline{40}}$)—M.-Gladbach (an $9^{\underline{56}}$),
104. „ 869 Aachen Cölntor (ab $11^{\underline{0}}$)—Aldenhoven (an $11^{\underline{48}}$), unter Wegfall eines gemischten Zuges zwischen Aachen Cölntor und Würselen,
*105. „ 880 Aldenhoven (ab $11^{\underline{54}}$)—Würselen (an $12^{\underline{28}}$),
*106. „ 795 Düren (ab 7^{54})—Heimbach (an 8^{57}),
*107. „ 776 Heimbach (ab $6^{\underline{39}}$)—Düren (an $7^{\underline{50}}$),

108. Nr 314 Xanten (ab 10^{25})—Cleve (an 11^{23}),
109. " 327 Xanten (ab 7^{35})—Crefeld (an 9^{15}) } über Mörs—Troupet,
110. " 328 Crefeld (ab $7^{\underline{13}}$)—Xanten (an $8^{\underline{50}}$) } über Mörs—Troupet,
111. " 913 Düren (ab 2^{30})—Jülich (an 2^{58}),
112. " 914 Jülich (ab 3^{5})—Düren (an 3^{33}),
113. " 104 Cöln (ab 7^{24})—Horrem (an 7^{55}),
114. " 105 Horrem (ab 8^{6})—Cöln (an 8^{36}),
*115. " 418 Dortmund (ab 12^{57})—Hagen, Westf. (an 1^{34}),
116. " 421 Hagen, Westf. (ab 8^{42})—Dortmund (an 9^{17}),
117. " 422 Dortmund (ab $8^{\underline{0}}$)—Hagen, Westf. (an $8^{\underline{35}}$),
118. " 423 Hagen, Westf. (ab 3^{3})—Dortmund (an 3^{38}),
119. " 903 Düsseldorf (ab 9^{43})—Barmen-Wichlinghausen (an 10^{56}),
120. " 920 Barmen-Wichlinghausen (ab 9^{35})—Düsseldorf (an 10^{38}),
121. " 949 Vohwinkel (ab 10^{4})—Hattingen, Ruhr (an 11^{33}),
122. " 950 Hattingen, Ruhr (ab 9^{14})—Vohwinkel (an 10^{10}),
123. " 523 Lennep (ab $5^{\underline{11}}$)—Düsseldorf (an 6^{23}),
124. " 574 Düsseldorf (ab 9^{46})—Lennep (an 11^{3}),
125. " 401 Duisburg (ab $8^{\underline{50}}$)—Essen (an $9^{\underline{28}}$),
126. " 402 Essen (ab $10^{\underline{40}}$)—Duisburg (an $11^{\underline{17}}$),
127. " 812 Essen (ab 9^{35})—Vohwinkel (an 10^{53}),
128. " 815 Vohwinkel (ab $8^{\underline{12}}$)—Steele Nord (an $9^{\underline{12}}$),
129. " 910 Hamm (ab $9^{\underline{48}}$)—Recklinghausen (an $11^{\underline{7}}$),
130. " 911 Recklinghausen (ab $5^{\underline{41}}$)—Hamm (an 6^{59}),
131. " 651 Münster (ab $8^{\underline{0}}$)—Hamm (an $8^{\underline{47}}$),
132. " 844 Haltern (ab $6^{\underline{24}}$)—Hervest-Dorsten (an $6^{\underline{46}}$),
133. " 847 Wesel (ab $8^{\underline{45}}$)—Haltern (an $9^{\underline{48}}$),
134. " 534 Löhne, Westf. (ab $7^{\underline{30}}$)—Osnabrück (an $8^{\underline{39}}$),
135. " 537 Osnabrück (ab $6^{\underline{14}}$)—Löhne, Westf. (an $7^{\underline{26}}$),
136. " 210 Hannover (ab 7^{13})—Duisburg (an 2^{14}),
137. " 231 Minden, Westf. (ab 3^{29})—Hannover (an 5^{8}),
138. " 232 Hannover (ab 5^{30})—Minden, Westf. (an $6^{\underline{43}}$),
139. " 474 Hannover (ab $5^{\underline{46}}$)—Soltau (an 9^{0}),
140. " 473 Buchholz (ab 1^{20})—Hannover (an $6^{\underline{10}}$),
141. " 304 Bremen (ab 11^{50})—Geestemünde (an 1^{25}),
142. " 309 Geestemünde (ab 9^{55})—Bremen (an 11^{30}),
143. " 488 Soltau (ab $9^{\underline{43}}$)—Hamburg Hann. Bhf (an $11^{\underline{45}}$),
144. " 483 Hamburg Hann. Bhf (ab 6^{43})—Buchholz (an 7^{33}),
*145. " 726 Buchholz (ab $3^{\underline{26}}$)—Rotenburg, Hann. (an $4^{\underline{10}}$),
*146. " 727 Rotenburg, Hann. (ab $12^{\underline{51}}$)—Buchholz (an $1^{\underline{45}}$),
147. " 459 Ülzen (ab 11^{10})—Stendal (an 1^{43}),
148. " 460 Stendal (ab $7^{\underline{48}}$)—Ülzen (an $10^{\underline{26}}$),
149. " 649 Buchholz (ab $10^{\underline{38}}$)—Lüneburg (an $11^{\underline{51}}$),
150. " 652 Lüneburg (ab 9^{13})—Buchholz (an 10^{34}),
*151. " 247a Büchen (ab 5^{36})—Lüneburg (an $6^{\underline{22}}$),
*152. " 252a Lüneburg (ab $7^{\underline{3}}$)—Büchen (an $7^{\underline{40}}$).

Die mit * bezeichneten, vorzugsweise zum Besuche von Kur- und Erholungsorten eingerichteten neuen Züge sind, soweit sie überhaupt während des ganzen Sommers verkehrten, mit Einführung des Winterfahrplans wieder weggefallen. Die Schnellzüge Nr 115 und 116 Berlin Görlitzer Bhf—Kattowitz über Görlitz verkehrten im Winter nur zwischen Berlin und Cottbus (als Anschlußzüge der Schnellzüge Nr 101 und 104 zwischen Cottbus und Breslau über Sagan). Die Personenzüge Nr 776 und 795 Düren—Heimbach wurden im Winter nur als Sonntagszüge gefahren.

Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie den Berliner Vorortbahnen wurden folgende neue Züge eingelegt: 9 Züge zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Charlottenburg; 17 Vollringzüge (Westend—Frankfurter Allee—Treptow—Papestraße—Ebersstraße—Halensee—Westend), 3 Züge zwischen Westend und Gesundbrunnen, 2 Züge zwischen Westend und Beußelstraße, je 1 Zug zwischen Beußelstraße und Gesundbrunnen, zwischen Beußelstraße und Weißensee, zwischen Westend und Halensee und zwischen Grunewald und Westend, je 2 Züge zwischen Grunewald und Weißensee, zwischen Westend und Rixdorf über Halensee und zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Rixdorf, 14 Züge zwischen Westend und dem Potsdamer Bahnhofe, 4 Züge zwischen dem Stettiner Bahnhof und Tegel, je 2 Züge zwischen Blankenburg und Bernau und zwischen Erkner und Fürstenwalde, 5 Züge zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Niederschöneweide-Johannisthal, je 4 Züge zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Grünau, zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde, zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Groß-Lichterfelde Ost, zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Wildpark sowie zwischen Potsdam und Grunewald, je 2 Züge zwischen dem Görlitzer Bahnhof und Grünau, zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Mahlow, Zossen und Werder, zwischen Zehlendorf und Wannsee, zwischen Schlachten-

see und Wannsee sowie zwischen Charlottenburg und Spandau, 13 Züge zwischen dem Lehrter Bahnhof und Spandau. Ein Teil dieser 115 Züge verkehrte nur werktags.

Von den sonstigen vorzugsweise für den Nahverkehr eingelegten neuen Personenzügen seien erwähnt:

je 2 zwischen Spandau und Dallgow-Döberitz, Freienwalde (Oder) und Oderberg-Bralitz, Neustrelitz und Strelitz (Alt), Velgast und Barth sowie zwischen Bergen und Lauterbach a. Rügen, 4 zwischen Stettin und Podejuch, je 1 zwischen Belgard und Kolberg, Breslau Märk. Bhf und Deutsch-Lissa, Breslau Hptbhf und Mochbern sowie Magdeburg-Buckau und Schönebeck, je 2 zwischen Magdeburg und Burg und zwischen Schönebeck und Elmen-Salze, 1 zwischen Holzminden und Vorwohle, 6 zwischen Cassel und Wilhelmshöhe, je 2 zwischen Bodenfelde und Uslar, Au und Eitorf und zwischen Gießen und Wetzlar, je 4 zwischen Marburg und Niederwalgern und Lohra, 1 zwischen Wetzlar und Weilburg, 2 zwischen Frankfurt a. Main und Höchst, 1 zwischen St. Wendel und Neunkirchen, je 2 zwischen Hellenthal und Schleiden, Rheydt und Wickrath, Duisburg-Hochfeld Süd und Friemersheim sowie zwischen Dülken und Breyell, je 1 zwischen Rheydt und Erkelenz und zwischen Ameln und Otzenrath, 4 zwischen Bremen und Grohn-Vegesack, je 1 zwischen Harburg und Hausbruch und zwischen Hamburg Klostertor und Altona, je 6 zwischen Hamburg Klostertor und Blankenese und zwischen Neumünster und Bordesholm, je 2 zwischen Hamburg Hann. Bhf und Harburg, Tondern und Hoyer Schleuse und zwischen Hadersleben und Woyens. Auch von diesen Zügen wurden einige mit Einführung des Winterfahrplans wieder aufgehoben.

Im Winter 1906 wurden neu eingelegt:

a. die Schnellzüge:

1. Nr 3 (Hamburg, ab 5^{25})—Pasewalk (ab $10^{\underline{41}}$)—Stettin (an $11^{\underline{20}}$),
2. „ 4 Stettin (ab 8^{30})—Pasewalk (ab 9^{12})—(Hamburg, an 2^{25}),
3. „ 103 Sagan (ab $2^{\underline{55}}$)—Lissa i. Pos. (ab $4^{\underline{26}}$)—Krotoschin (ab $5^{\underline{23}}$)—Skalmierzyce (an 6^{18})—Kalisch (an 6^{30}),
4. „ 102 Skalmierzyce (ab $10^{\underline{28}}$)—Krotoschin (ab $11^{\underline{24}}$)—Lissa i. Pos. (ab $12^{\underline{20}}$)—Sagan (an $1^{\underline{58}}$),
5. „ 71 Lissa i. Pos. (ab 1^{30})—Krotoschin (ab 2^{36})—Skalmierzyce (an 3^{32})—Kalisch (an 3^{50}),
6. „ 74 Skalmierzyce (ab 1^{50})—Krotoschin (ab 2^{47})—Lissa i. Pos. (an 3^{54}),
7. „ 21 Breslau Odertorbhf (ab 2^{6})—Öls (ab 2^{36})—Krotoschin (ab 3^{37})—Skalmierzyce (an 4^{20})—Kalisch (an 4^{38}),
8. „ 22 Krotoschin (ab $11^{\underline{19}}$)—Öls (ab $12^{\underline{25}}$)—Breslau Odertorbhf (an $12^{\underline{51}}$),
9. „ 23 Breslau Odertorbhf (ab $4^{\underline{0}}$)—Öls (ab $4^{\underline{20}}$)—Krotoschin (an $5^{\underline{28}}$),
10. „ 24 Skalmierzyce (ab 12^{52})—Krotoschin (ab 1^{36})—Öls (ab 2^{18})—Breslau Odertorbhf (an 3^{7}),
11. „ 30 Kreuzburg, Oberschl. (ab 12^{0})—Posen (an 2^{56}),
12. „ 31 Posen (ab 2^{2})—Kreuzburg, Oberschl. (an 5^{1}),
13. „ 13 Breslau (ab 9^{32})—Kattowitz (an 12^{10})—Myslowitz (an 12^{55}),
14. „ 14 Myslowitz (ab 8^{3})—Kattowitz (ab 8^{20})—Breslau (an 11^{8}),
15. „ 96 Naumburg (ab 10^{30})—Erfurt (an 11^{16}),
16. „ 33 Neumünster (ab 9^{53})—Hamburg Klostertor (an 11^{22}),
17. „ 34 Hamburg Klostertor (ab 1^{31})—Neumünster (an 3^{0}),
18. „ 39 Neumünster (ab $8^{\underline{57}}$)—Hamburg Klostertor (an $10^{\underline{31}}$),
19. „ 42 Hamburg Klostertor (ab 3^{32})—Kiel (an 5^{30}),
20. „ 98 Kiel (ab $5^{\underline{33}}$)—Hamburg Klostertor (an 7^{20});

b. die Personenzüge:

1. Nr 355 Ducherow (ab 12^{0})—Swinemünde (an 1^{1}),
2. „ 354 Swinemünde (ab 9^{20})—Ducherow (an 10^{17}),
3. „ 216 Saßnitz (ab 7^{0})—Stralsund (an 8^{54}),
4. „ 721 Stargard, Pom. (ab $12^{\underline{27}}$)—Arnswalde (an $1^{\underline{24}}$),
5. „ 722 Arnswalde (ab 6^{48})—Stargard, Pom. (an 7^{45}),
6. „ 685 Nz. Berlin Schlesischer Bhf (ab 10^{50})—Werneuchen (an 11^{45}),
7. „ 690 Vz. Werneuchen (ab 12^{10})—Berlin Schlesischer Bhf (an 1^{6}),
8. „ 526 Mlawa (ab 3^{10})—Illowo (an 3^{30}),
9. „ 770 Königsberg i. Pr. Ostbhf (ab 5^{38})—Allenstein (an $8^{\underline{40}}$) } vom 30. Dezember ab,
10. „ 771 Allenstein (ab 8^{48})—Königsberg i. Pr. Ostbhf (an 11^{42}) }
11. „ 527 Krotoschin (ab 9^{40})—Skalmierzyce (an 11^{2})—Kalisch (an 11^{21}),
12. „ 339 Beuthen, Oberschles. (ab 6^{5})—Kattowitz (an 6^{44}) } unter Wegfall je eines gemischten Zuges,
13. „ 361 Tarnowitz (ab $8^{\underline{23}}$)—Beuthen, Oberschles. (an $8^{\underline{54}}$) }
14. „ 394 Kattowitz (ab 8^{0})—Gleiwitz (an 8^{40}) }
15. „ 597 Gleiwitz (ab 12^{9})—Schwientochlowitz (an 12^{54}),
16. „ 598 Schwientochlowitz (ab 7^{52})—Gleiwitz (an 8^{50}),

17. Nr 590 Beuthen, Oberschles. (ab $7^{\underline{40}}$)—Gleiwitz (an $8^{\underline{11}}$), unter Wegfall eines gemischten Zuges,
18. = 925 Kattowitz (ab 12^{48})—Dziedițz (an 1^{54}),
19. = 991 Großenhain (ab $4^{\underline{25}}$)—Senftenberg (an $5^{\underline{17}}$),
20. = 994 Senftenberg (ab $6^{\underline{56}}$)—Großenhain (an $8^{\underline{0}}$),
21. = 379 Magdeburg (ab $10^{\underline{25}}$)—Genthin (an $11^{\underline{28}}$),
22. = 380 Genthin (ab 6^{15})—Magdeburg (an 7^{31}),
23. = 815 Staßfurt (ab $9^{\underline{10}}$)—Blumenberg (an $10^{\underline{17}}$),
24. = 451 Erfurt (ab 6^{4})—Langensalza (an 7^{24}),
25. = 452 Langensalza (ab $8^{\underline{11}}$)—Erfurt (an $9^{\underline{42}}$),
26. = 1074 Tennstedt (ab 12^{10})—Langensalza (an 1^{2}),
27. = 1075 Langensalza (ab 1^{50})—Tennstedt (an 2^{58}),
28. = 213 Wulften (ab 1^{58})—Leinefelde (an 3^{39}),
29. = 216 Leinefelde (ab 4^{24})—Wulften (an $6^{\underline{48}}$),
30. = 315 Ottbergen (ab 8^{0})—Bodenfelde (an 8^{42}),
31. = 316 Bodenfelde (ab 11^{5})—Ottbergen (an 11^{51}),
32. = 708 Holzminden (ab 11^{40})—Scherfede (an 1^{0}),
33. = 709 Scherfede (ab 8^{55})—Holzminden (an 10^{15}),
34. = 461 Altenbeken (ab 12^{30})—Warburg (an 1^{34}),
35. = 462 Warburg (ab 3^{10})—Altenbeken (an 4^{17}),
36. = 805 Münden, Hann. (ab 1^{25})—Göttingen (an 2^{23}),
37. = 806 Göttingen (ab 4^{6})—Münden, Hann. (an 5^{8}),
38. = 576 Fröttstädt (ab 11^{35})—Eisenach (an 12^{2}),
39. = 577 Eisenach (ab 12^{15})—Fröttstädt (an 12^{42}),
40. = 649 Gießen (ab $8^{\underline{5}}$)—Dillenburg (an $9^{\underline{22}}$),
41. = 654 Dillenburg (ab $10^{\underline{25}}$)—Gießen (an $11^{\underline{40}}$),
42. = 406 Gießen (ab 7^{18})—Limburg, Lahn (an 9^{3}),
43. = 420 Ems (ab 5^{17})—Coblenz (an 5^{56}),
44. = 243 Bingerbrück (ab $4^{\underline{25}}$)—Coblenz (an 6^{0}),
45. = 254 Coblenz (ab 9^{25})—Bingerbrück (an 11^{0}),
46. = 259 Bingerbrück (ab $6^{\underline{30}}$)—Coblenz (an $8^{\underline{10}}$),
47. = 269 Bingerbrück (ab 11^{40})—Coblenz (an 1^{16}),
48. = 276 Coblenz (ab 7^{55})—Bingerbrück (an 9^{35}),
49. = 911 Darmstadt (ab 8^{0})—Frankfurt a. Main (an 8^{38}),
50. = 932 Frankfurt a. Main (ab 1^{0})—Darmstadt (an 1^{51}),
51. = 937 Darmstadt (ab 1^{0})—Frankfurt a. Main (an 1^{52}),
52. = 629 Darmstadt (ab $5^{\underline{40}}$)—Mainz (an 6^{49}),
53. = 630 Mainz (ab 11^{35})—Darmstadt (an 12^{30}),
54. = 220 Mainz (ab 8^{0})—Worms (an 9^{20}),
55. = 227 Worms (ab $7^{\underline{5}}$)—Mainz (an $8^{\underline{25}}$),
56. = 1050 Gundheim (ab 6^{5})—Worms (an 6^{30}),
57. = 570a Bensheim (ab 6^{3})—Worms (an 6^{40}),
58. = 352a Monsheim (ab 6^{17})—Worms (an 6^{40}),
59. = 366 Alzey (ab 5^{30})—Monsheim (an $6^{\underline{5}}$),
60. = 367 Monsheim (ab 4^{48})—Alzey (an 5^{23}),
61. = 371 Alzey (ab $8^{\underline{9}}$)—Bingen (an $9^{\underline{15}}$),
62. = 379 Worms (ab $8^{\underline{22}}$)—Alzey (an $9^{\underline{36}}$),
63. = 380 Alzey (ab 1^{10})—Worms (an 2^{10}),
64. = 324 Neunkirchen, Saar (ab $12^{\underline{3}}$)—Saarbrücken (an $12^{\underline{41}}$),
65. = 325 Saarbrücken (ab 12^{16})—Neunkirchen, Saar (an 12^{57}),
66. = 657 St. Vith (ab $10^{\underline{2}}$)—Gerolstein (an $12^{\underline{2}}$),
67. = 317 Neuwied (ab $11^{\underline{30}}$)—Linz (an $12^{\underline{10}}$),
68. = 322 Linz (ab $5^{\underline{10}}$)—Neuwied (an $5^{\underline{47}}$),
69. = 329 Engers (ab $5^{\underline{15}}$)—Linz (an 6^{5}),
70. = 648 Linz (ab $11^{\underline{31}}$)—Engers (an $12^{\underline{20}}$),
71. = 238 Duisburg (ab 1^{18})—Düsseldorf (an 1^{57}),
72. = 613 Düsseldorf (ab $6^{\underline{11}}$)—Duisburg (an $6^{\underline{42}}$),
73. = 615 Oberhausen (ab $8^{\underline{34}}$)—Wesel (an $9^{\underline{12}}$),
74. = 910 Recklinghausen (ab $11^{\underline{40}}$)—Oberhausen (an $12^{\underline{42}}$),
75. = 911 Oberhausen (ab $11^{\underline{1}}$)—Recklinghausen (an $12^{\underline{2}}$),
76. = 245 Duisburg (ab $7^{\underline{44}}$)—Gelsenkirchen (an $8^{\underline{28}}$),
77. = 246 Gelsenkirchen (ab $10^{\underline{10}}$)—Oberhausen (an $10^{\underline{41}}$),
78. = 232 Dortmund (ab $11^{\underline{36}}$)—Herne (an $12^{\underline{6}}$),
79. = 237 Gelsenkirchen (ab $12^{\underline{46}}$)—Dortmund (an $1^{\underline{31}}$),
80. = 318 Dortmund (ab 3^{48})—Wanne (an 4^{44}),
81. = 320 Dortmund (ab $12^{\underline{19}}$)—Wanne (an $1^{\underline{15}}$),
82. = 307 Wanne (ab 5^{50})—Dortmund (an $6^{\underline{48}}$),
83. = 432 Dortmund (ab 7^{56})—Hagen, Westf. (an 8^{30}),
84. = 416 Bochum Süd (ab 5^{58})—Duisburg (an $6^{\underline{59}}$),
85. = 415 Duisburg (ab 5^{1})—Bochum Süd (an $6^{\underline{11}}$),

86. Nr 414 Dortmund (ab 4^{58})—Witten West (an 5^{28}),
87. " 417 Witten West (ab $6^{\underline{36}}$)—Dortmund (an $7^{\underline{6}}$),
88. " 751 Wanne (ab 1^{18})—Münster, Westf. (an 2^{46}),
89. " 754 Münster, Westf. (ab 1^{0})—Wanne (an 2^{45}),
90. " 387 Münster, Westf. (ab $8^{\underline{0}}$)—Warendorf (an $9^{\underline{7}}$),
91. " 1065 Heide, Holst. (ab 11^{40})—Neumünster (an 2^{25}),
92. " 1070 Neumünster (ab $9^{\underline{38}}$)—Heide, Holst. (an $11^{\underline{30}}$).

Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie den Berliner Vorortbahnen wurden gegen den Winter 1905 neu eingelegt: 12 Züge zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Charlottenburg, 12 Vollringzüge, 5 Züge zwischen Westend und Weißensee, je 2 Züge zwischen Grunewald und Weißensee, Gesundbrunnen und Weißensee, dem Schlesischen Bahnhof und Hermannstraße, sowie zwischen Schöneberg und dem Potsdamer Bahnhofe, je 1 Zug zwischen Westend und Gesundbrunnen, Grunewald und Westend sowie zwischen Papestraße und Westend, 12 Züge zwischen Westend und dem Potsdamer Bahnhofe, je 4 Züge zwischen Potsdam und Grunewald, Friedrichshagen und Erkner sowie zwischen dem Stettiner Bahnhof und Tegel, je 2 Züge zwischen Blankenburg und Bernau, Erkner und Fürstenwalde, dem Görlitzer Bahnhof und Grünau sowie zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Mahlow und Wildpark, 1 Zug zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde, 6 Züge zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Niederschöneweide-Johannisthal sowie 8 Züge zwischen dem Lehrter Bahnhof und Spandau. Auch von diesen 89 Zügen verkehrte ein Teil nur werktags.

Von den im übrigen Staatsbahnbereiche vorzugsweise für den Nahverkehr eingelegten neuen Personenzügen sind zu erwähnen: 1 zwischen Ostswine und Swinemünde, 3 zwischen Swinemünde und Heringsdorf, je 2 zwischen Stettin und Stargard (Pom.), Wollin und Gollnow, Schivelbein und Polzin, Polzin und Falkenburg (Pom.) sowie zwischen Danzig und Zoppot, 4 zwischen Königsberg i. Pr. und Metgethen, je 2 zwischen Breslau Märk. Bhf und Deutsch-Lissa, Breslau Hptbhf und Brockau, Magdeburg und Wolmirstedt, Magdeburg und Niederndodeleben sowie zwischen Calbe (Saale) und Nienburg (Saale), je 1 zwischen Jerxheim und Schöningen sowie zwischen Eilsleben und Magdeburg, je 4 zwischen Frankfurt a. Main und Hanau Ost sowie zwischen Frankfurt a. Main Ostbhf und Mainkur, je 2 zwischen Frankfurt a. Main Ostbhf und Hanau Ost, Frankfurt a. Main und Kastel sowie zwischen Gießen und Langgöns, 8 zwischen Frankfurt a. Main und Höchst, 6 zwischen Wiesbaden und Niedernhausen, je 1 zwischen Frankfurt a. Main und Bad Nauheim sowie zwischen Niederlahnstein und Ems, je 2 zwischen Trier und Wasserbillig, Trier und Waldrach, Stolberg und Langerwehe sowie zwischen Neuß und Grevenbroich, je 1 zwischen Aachen und Raren, Aldenhoven und Jülich sowie zwischen M.-Gladbach und Viersen, 9 zwischen Ohligs und Solingen, 4 zwischen Essen Hptbhf und Kettwig, je 2 zwischen Duisburg und Mülheim (Ruhr), Plettenberg und Finnentrop, Siegen und Niederschelden, Siegen und Betzdorf sowie zwischen Harburg und Neugraben, je 1 zwischen Stade und Hechthausen sowie zwischen Harburg und Hamburg.

Aus Dampftriebwagen (Bauart Ganz) bestehende Züge wurden versuchsweise vom 1. Oktober 1906 ab eingerichtet: je 2 zwischen Lehrte und Celle und Oebisfelde, je 4 zwischen Ülzen und Munster und zwischen Salzwedel und Schnega, 6 zwischen Hannover und Lehrte.

Soweit die neuen Schnell- und Personenzüge außer dem Binnenverkehre des von ihnen durchfahrenen Gebiets im größern Maße auch dem Durchgangsverkehre dienen, ist letzterm möglichst durch Einrichtung durchlaufender Wagenzüge oder durch Einstellung von Kurswagen Rechnung getragen worden. In den neuen Schnellzügen liefen folgende Kurswagen:

Nr	Bezeichnung des Zuges	Bezeichnung des Wagenkurses
14	Berlin—Altona	Magdeburg—Altona über Wittenberge.
64	Danzig—Marienburg	Danzig—Thorn.
26	Thorn—Bromberg	Thorn—Berlin.
51	Thorn—Insterburg	Berlin—Posen—Insterburg—Memel.
52	Insterburg—Thorn	Insterburg—Posen—Berlin.
120	Liegnitz—Görlitz	Breslau—Dresden—Hof—Friedrichshafen, Liegnitz—Dresden.
85/86	Breslau—Glatz und zurück	Breslau—Kudowa-Sackisch, Breslau—Landeck (während des Sommers).
45/46	Halle—Probstzella—Nürnberg—Zürich und zurück	Berlin—Zürich (Luzern), Leipzig—Zürich (Luzern).

Nr	Bezeichnung des Zuges	Bezeichnung des Wagenkurses
173/74	Hannover—Goslar und zurück	Halle — Hannover — Geestemünde, Hannover — Bad Harzburg.
145	Geestemünde—Bremen	Geestemünde — Frankfurt a. Main, Geestemünde — Magdeburg—Breslau und Dresden.
113	Bad Münster a. Stein—Dortmund	Basel—Elsaß—Cöln—Dortmund.
170	Dortmund—Bingerbrück	Dortmund—Basel über Mannheim, Dortmund—Frankfurt a. Main.
91	Herbesthal—Cöln	Brüssel—Hamburg, Paris—Hamburg.
102/03	Sagan—Skalmierzyce (Kalisch) und zurück	Halle—Skalmierzyce (Kalisch), Breslau—Skalmierzyce (Kalisch).
71/74	Lissa (Pos.)—Skalmierzyce (Kalisch) und zurück .	Halle—Skalmierzyce (Kalisch), Görlitz—Skalmierzyce (Kalisch).
22/23	Breslau—Krotoschin	Breslau—Skalmierzyce (Kalisch).

Die am 1. Mai 1906 neu eingelegten Schnellzüge Nr 9/10 Berlin—Lauterbach a. Rügen, 115/116 Berlin — Kattowitz und 45/46 Halle a. Saale — Nürnberg wurden als D-Züge gefahren. — Von den ältern Schnellzügen wurden im Berichtsjahr in D-Züge umgewandelt:

am 1. Mai: Nr. 145/146 Frankfurt a. Main — Metz über Gau-Algesheim,
am 1. Oktober: Nr. 15/16 Berlin—Neustrelitz (—Warnemünde—Kopenhagen),
" 5/6 Berlin—Stendal—Hannover—Cöln,
" 9/10 Berlin—Magdeburg—Braunschweig — Hannover —Cöln,
" 28/29 Essen—Oberhausen—Wesel (Vlissingen) und
" 57 (121)/58 (120) Hagen i. Westf. (Essen a. Ruhr)— Opladen — Cöln - Deutz — Wiesbaden — Frankfurt a. Main.

Die Züge Nr. 28/29 Essen-Wesel (Vlissingen) mußten, wie seither, auf die ersten beiden Wagenklassen beschränkt bleiben; alle sonstigen genannten D-Züge führten auch die dritte Wagenklasse. Bei den D-Zügen Nr. 55/56 zwischen Berlin und Dresden über Röderau, die bisher nur die ersten beiden Wagenklassen führten, wurde die dritte Wagenklasse vom 1. Oktober 1906 ab zugelassen.

Von den Luxuszügen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft verkehrten auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen:

1. der Nord-Expreßzug täglich zwischen Herbesthal und Berlin über Cöln—Stendal und wöchentlich zweimal zwischen Berlin und Eydtkuhnen über Dirschau sowie wöchentlich einmal zwischen Berlin und Alexandrowo über Posen;
2. der Expreßzug Wien—Ostende, mit dem vom 16. Mai bis 16. September der Ostende—Nürnberg—Karlsbad-Expreßzug verbunden war, täglich zwischen Aschaffenburg und Herbesthal über Frankfurt a. Main—Mainz—Cöln in beiden Richtungen;
3. der Nord-Süd-Expreßzug (Berlin—Verona) täglich über Leipzig;
4. der Riviera-Expreßzug (Berlin—Ventimiglia) vom 1. April bis Mitte Mai 1906 sowie vom 1. Januar bis Ende März 1907 täglich über Eisenach—Frankfurt a. Main, außerdem im Dezember 1906 wöchentlich dreimal ab Frankfurt a. Main;
5. die Anschlußzüge des Riviera-Expreßzugs: Haag/Amsterdam — Frankfurt a. Main im April 1906 sowie vom 1. Januar bis 31. März 1907 wöchentlich zweimal zwischen Emmerich und Frankfurt a. Main über Cöln—Mainz;
6. der Berlin—Neapel-Expreßzug vom 1. April bis Mitte Mai sowie vom Dezember 1906 ab wöchentlich zweimal zwischen Berlin und Leipzig;
7. der Berlin—Marienbad—Wien-Expreßzug vom 1. Juni bis 31. August 1906 täglich zwischen Berlin und Leipzig.

Auf die Verbesserung des Fahrplans der Nebenbahnen durch Erhöhung der Grundgeschwindigkeit der Personenzüge von 40 auf 50 km in der Stunde sowie durch Einrichtung schnellfahrender, nicht an allen Stationen anhaltender Züge ist weiter Bedacht genommen worden. Den bereits auf S. 31 des vorjährigen Betriebsberichtes erwähnten Nebenbahnstrecken, auf denen Züge mit einer Grundgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde verkehren, sind im Laufe des Berichtsjahrs noch die Bahn-

strecken Templin—Prenzlau und Naumburg (Saale)—Artern hinzugetreten. Schnellfahrende, nicht an allen Stationen anhaltende Züge verkehrten im Berichtsjahr auf folgenden Nebenbahnen:

Berlin—Werneuchen, Stralsund—Rostock, Züssow—Wolgast, Altdamm—Misdroy, Wietstock—Cammin (Pom.), Gollnow—Kolberg—Köslin, Schneidemühl—Neustettin, Konitz—Neustettin, Graudenz—Laskowitz, Marienburg—Allenstein, Königsberg—Allenstein, Liegnitz—Goldberg (Schles.)—Merzdorf, Jauer—Rohnstock—Bolkenhain, Wabern—Wildungen, Lennep—Born—Opladen, Wipperfürth—Marienheide, Hagen (Westf.)—Brügge (Westf.)—Marienheide—Dieringhausen, Aachen—St. Vith und Kiel—Eckernförde—Flensburg.

Bei mehreren, auf den Hauptbahnen verkehrenden Schnellzügen wurde die Grundgeschwindigkeit ebenfalls erhöht. Besonders erwähnt sei in dieser Beziehung, daß der D-Zug 6 Berlin Anhalter Bhf—Frankfurt a. Main, der zur Gewinnung einer bessern Verbindung mit der Schweiz und Italien beschleunigt werden mußte, seit 1. Oktober 1906 zwischen Berlin und Halle a. Saale mit einer Grundgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde gefahren wird.

Die Verbesserung, die die Fahrpläne durch die Erhöhung der Grundgeschwindigkeit der Schnellzüge im allgemeinen erfahren haben, veranschaulicht die nachstehende Übersicht.

	1905		1906	
	Sommer	Winter	Sommer	Winter
Die fahrplanmäßigen Schnellzüge haben im Durchschnitte täglich geleistet Zug-km	143 475	136 420	150 176	140 016
Davon wurden fahrplanmäßig gefahren mit einer Grundgeschwindigkeit:				
1. bis zu 60 km in der Stunde (auf Stadt- und Verbindungsbahnen usw.) %	1,65	1,53	1,11	0,94
2. von mehr als 60 bis 70 km in der Stunde ″	2,29	2,22	2,03	1,77
3. ″ ″ ″ 70 ″ 75 ″ ″ ″ ″ ″	33,16	31,06	20,82	20,18
4. ″ ″ ″ 75 ″ 80 ″ ″ ″ ″ ″	36,83	35,75	38,80	38,13
zusammen (1—4) ″	73,93	70,56	62,76	61,02
5. von mehr als 80,0 bis 82,5 km in der Stunde %	16,63 (5. und 6.)	19,79 (5. und 6.)	5,76	5,50
6. ″ ″ ″ 82,5 ″ 85,0 ″ ″ ″ ″ ″			16,74	17,68
7. ″ ″ ″ 85,0 ″ 87,5 ″ ″ ″ ″ ″	9,44 (7. und 8.)	9,65 (7. und 8.)	4,51	5,03
8. ″ ″ ″ 87,5 ″ 90,0 ″ ″ ″ ″ ″			10,23	10,66
9. ″ ″ ″ 90,0 ″ 100,0 ″ ″ ″ ″ ″	—	—	—	0,11 (D 6 Berlin—Halle)
zusammen (5—9) ″	26,07	29,44	37,24	38,98.

Die mittlere Grundgeschwindigkeit der fahrplanmäßigen Schnellzüge hat hiernach betragen, wenn die Fahrten auf den Stadt-, Verbindungs- usw. Bahnen außer Betracht bleiben: im Sommer 1905 77,3, im Winter 1905 77,6, im Sommer 1906 79,0 und im Winter 1906 79,3 km in der Stunde.

Eine wichtigere Fahrplanänderung ist am 1. Mai 1906 noch insofern eingetreten, als die Schnellzüge Nr 43/44 Berlin Potsdamer Bhf—Basel und Nr 85/86 Altona—Basel zwischen Frankfurt a. Main und Basel von der linken auf die rechte Rheinseite verlegt wurden. Die erstgenannten Züge verkehren nunmehr über Heidelberg—Karlsruhe, die letztgenannten über Mannheim—Karlsruhe. Zur Aufrechterhaltung der bisherigen Zugverbindungen sind auf der linken Rheinseite entsprechende Ersatzzüge eingelegt worden.

Während des ganzen Jahres sind im Durchschnitt täglich an Zugkilometern geleistet worden:

	1906	1905	1906 mehr
von Schnellzügen	146 419	140 440	5 979 = 4,26 %
″ Personenzügen	408 773	383 784	24 989 = 6,51 ″
″ gemischten Zügen	130 120	129 663	457 = 0,35 ″

Von den für die Personenbeförderung gefahrenen Zügen waren demnach

	1906	1905
Schnellzüge	21,36 %	21,48 %
Personenzüge	59,65 ″	58,69 ″
gemischte Züge	18,99 ″	19,83 ″

VI. Fuhrpark.

Vgl. Anlage 3. S. 173 ff.

A. Bestand an Lokomotiven und Wagen.

	1 Lokomotiven mit Einschluß der Triebwagen[2]) für Vollspurbahnen	1 Lokomotiven mit Einschluß der Triebwagen[2]) für Schmalspurbahnen	2 Personenwagen[1]) für Vollspurbahnen	2 Personenwagen[1]) für Schmalspurbahnen	3 Gepäckwagen[3]) für Vollspurbahnen	3 Gepäckwagen[3]) für Schmalspurbahnen	4 Güter- und Arbeitswagen[4]) für Vollspurbahnen	4 Güter- und Arbeitswagen[4]) für Schmalspurbahnen
	Anzahl							
Nach S. 32 des vorjährigen Betriebsberichtes betrug der Bestand Ende 1905	15 304	64	28 701	22	7 573	7	320 494	4 124
Zugang 1906:								
durch Neubeschaffung aus Bau- oder außerordentlichen Fonds	573	3	1 481	—	606	—	18 129	154
durch Neubeschaffung aus dem Betriebsetat	534	—	755	—	249	—	7 523	—
durch Umbau	19	—	10	—	19	—	1 470	5
Abgang 1906:								
durch Ausmusterung oder Umbau	312	1	537	—	126	—	4 479	10
Mithin Bestand Ende 1906[5])	16 118	66	30 410	22	8 321	7	343 137	4 273
	16 184		30 432		8 328		347 410.	

[1]) Als Personenwagen sind auch die Salon-, Wirtschafts-, Schlaf-, Bahnbesichtigungs-, Gefangenen- und Krankenwagen nachgewiesen.

[2]) Triebwagen sind Fahrzeuge, die zur Aufnahme von Reisenden oder Gütern eingerichtet sind und gleichzeitig den Motor für die Fortbewegung tragen. Maschinen, die nur zum Ziehen bestimmt, aber weder zur Aufnahme von Personen noch von Gütern eingerichtet sind, sind Lokomotiven, auch wenn sie im Äußern Ähnlichkeit mit einem Eisenbahnwagen haben. Dagegen sind solche Triebwagen, die für Personenbeförderung eingerichtet sind, sowohl unter den Lokomotiven als auch unter den Personenwagen aufgeführt und zwar auch dann, wenn die Fahrzeuge auch Gepäck-, Güter- oder Postabteile enthalten.

	für elektrischen Betrieb	für Dampfbetrieb
An derartigen Wagen waren Ende 1905 vorhanden:	1,	8;
1906 wurden beschafft:	59,	—;
mithin Bestand Ende 1906:	60,	8.

Lediglich zur Gepäck-, Güter- usw. Beförderung bestimmte Triebwagen besaß die Staatseisenbahnverwaltung 1906 nicht. Sämtliche vorhandenen Triebwagen waren vollspurig.

[3]) Mit Einschluß der Güterzug-Gepäckwagen, wovon am Ende des Berichtsjahrs 4 218 Stück mit 8 582 Achsen vorhanden waren.

[4]) Zu den Güter- und Arbeitswagen zählen auch Kranwagen, Profilwagen, Gaswagen, Heizwagen usw.

[5]) Zum Vergleiche wird bemerkt, daß der Bestand betragen hat:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Ende 1894	10 715	17 871	4 648	218 033
„ 1895	10 929	18 809	4 838	225 386
„ 1896	11 013	19 593	5 088	237 373
„ 1897	11 602	21 039	5 457	252 194
„ 1898	12 070	21 887	5 713	267 397
„ 1899	12 460	22 674	5 861	276 933
„ 1900	12 871	23 463	6 247	284 670
„ 1901	13 200	24 307	6 396	288 242
„ 1902	13 720	25 542	6 773	291 017
„ 1903	14 322	26 332	6 974	300 236
„ 1904	14 837	27 393	7 222	310 653
„ 1905	15 368	28 723	7 580	324 618.

Wird der Bestand an eigenen Lokomotiven und Wagen auf die eigene Betriebslänge am Ende des Jahres und die Leistungen der Fahrzeuge auf den eigenen Betriebsstrecken bezogen, so waren vorhanden:

	1906 für Vollspur-	1906 für Schmalspurbahnen	1905 für Vollspur-	1905 für Schmalspurbahnen	1906 mehr *weniger* für Vollspur-	1906 mehr *weniger* für Schmalspurbahnen
Lokomotiven und Triebwagen						
auf 10 km Betriebslänge .... Stück	4,58	2,74	4,43	2,49	0,15	0,25
	4,57		4,41		0,16	
„ 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art .... „	0,91	1,78	0,93	1,68	*0,02*	0,10
	0,91		0,94		*0,03*	
Personenwagen						
auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr .... Achsen	23,62	7,82	22,22	6,74	1,40	1,08
	23,59		22,18		1,41	
„ 1 000 000 Personenwagenachskilometer .... „	18,54	35,34	19,37	37,83	*0,83*	*2,49*
	18,54		19,38		*0,84*	
mit Plätzen auf 1 Achse .... Stück	18,10	11,53	18,35	12,84	*0,25*	*1,31*
	18,09		18,34		*0,25*	
Gepäckwagen						
auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr .... Achsen	5,75	2,20	5,25	1,96	0,50	0,24
	5,74		5,24		0,50	
„ 1 000 000 Gepäckwagenachskilometer .... „	18,47	26,94	18,94	26,38	*0,47*	0,56
	18,47		18,95		*0,48*	
mit einem Ladegewicht auf 1 Achse von t	2,41	1,94	2,34	1,94	0,07	—
	2,41		2,34		0,07	
Güterwagen						
auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr .... Achsen	199,58	357,06	189,65	323,06	9,93	34,00
	200,66		190,64		10,02	
„ 1 000 000 Güterwagenachskilometer .... „	58,53	248,87	57,77	232,05	0,76	16,32
	59,08		58,32		0,76	
mit einem Ladegewicht auf 1 Achse von t	6,67	3,20	6,58	3,18	0,09	0,02
	6,63		6,54		0,09.	

Unter Berücksichtigung der an Dritte leihweise abgegebenen eigenen Fahrzeuge einerseits und der von Dritten überwiesenen Fahrzeuge anderseits standen — nach Anlage 3 Abschnitt B II — durchschnittlich zur Verfügung:

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906		1905		1906 mehr			
	Stück	mit Achsen	Stück	mit Achsen	Stück	%	Achsen	%
1. überhaupt:								
a. Lokomotiven und Triebwagen..	15 797	—	15 121	—	676	4,47	—	—
b. Wagen								
α. Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen	29 690	78 411	28 157	72 864	1 533	5,44	5 547	7,61
β. Gepäckwagen	7 954	18 708	7 401	17 199	553	7,47	1 509	8,77
γ. Güterwagen	346 556	704 870	327 109	665 710	19 447	5,95	39 160	5,88
insgesamt Wagen....	384 200	801 989	362 667	755 773	21 533	5,94	46 216	6,12
2. auf 10 km durchschnittlicher Betriebslänge der Vollspurbahnen*):								
a. Lokomotiven und Triebwagen..	4,51	—	4,39	—	0,12	2,73	—	—
b. Wagen								
α. Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen	8,72	23,03	8,42	21,78	0,30	3,56	1,25	5,74
β. Gepäckwagen	2,34	5,50	2,21	5,14	0,13	5,88	0,36	7,00
γ. Güterwagen	98,59	200,55	94,61	192,57	3,98	4,21	7,98	4,14
insgesamt Wagen....	108,81	227,22	104,56	217,96	4,25	4,06	9,26	4,25
3. auf 10 km durchschnittlicher Betriebslänge der Schmalspurbahnen*):								
a. Lokomotiven	2,60	—	2,49	—	0,11	4,42	—	—
b. Wagen:								
α. Personenwagen	2,73	8,18	2,39	6,96	0,34	14,23	1,22	17,53
β. Gepäckwagen	0,80	2,05	0,76	1,96	0,04	5,26	0,09	4,59
γ. Güterwagen	171,94	346,28	159,06	320,46	12,88	8,10	25,82	8,06
insgesamt Wagen....	173,18	349,88	160,19	323,65	12,99	8,11	26,23	8,10.

Unter den von Dritten überwiesenen Wagen befanden sich am Ende des Berichtsjahrs 3 097 (6 199 Achsen) Güterwagen von Neben- und Kleinbahnen, denen gegenüber die Staatseisenbahnverwaltung die Verpflichtung übernommen hat, sie mit den erforderlichen Güterwagen zu versorgen.

B. Beschaffungskosten und Bestandswert der Lokomotiven und Wagen.

Die Beschaffungskosten der als Zugang in 1906 nachgewiesenen Fahrzeuge haben .... 197 533 164 ℳ betragen. Davon wurden bestritten:

a. aus Anleihefonds zum Bau neuer Eisenbahnen .... 63 372 891 „

b. aus dem Extraordinarium des Etats und dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds .... 63 710 372 „

c. aus dem Ordinarium des Etats .... 70 449 901 „

Die im Berichtsjahr ausgemusterten und in Umbau genommenen Fahrzeuge hatten einen Anschaffungswert von .... 32 551 713 „
mithin sind im Berichtsjahr aus dem Ordinarium des Etats ...... 37 898 188 „
mehr für Beschaffung und Umbau von Fahrzeugen ausgegeben, als der Wert der ausgeschiedenen Fahrzeuge betrug.

Insgesamt wurden bis Ende 1906 für Beschaffung und Umbau von Fahrzeugen .... 3 018 559 541 ℳ aufgewendet und zwar:

*) Es sind bezogen: Personen- und Gepäckwagen auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr, Güterwagen auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr, Lokomotiven und durchschnittlicher Gesamt-Wagenbestand auf die durchschnittliche Betriebslänge überhaupt.

a. aus Anleihefonds zum Bau neuer Bahnen, aus dem Extraordinarium des Etats und dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds .... 1 834 848 478 ℳ

b. aus dem Ordinarium des Etats .... 1 183 711 063 „

Der Wert der bis Ende 1906 ausgeschiedenen Fahrzeuge betrug dagegen.. 856 119 839 „

Es sind demnach bisher aus dem Ordinarium des Etats für 327 591 224 „ mehr Fahrzeuge beschafft worden, als der Wert der ausgeschiedenen Fahrzeuge betrug.

Die Beschaffungskosten aller Ende 1906 vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich nach Anlage 3 Abschnitt A lfde Nr 25 Sp. 11 auf 2 162 439 702 ℳ, d. i. 22,79 % des Anlagekapitals (9 488 032 310 ℳ) [1] der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnstrecken.

C. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen.

Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen geleistet worden:

	1906 auf Vollspur- bahnen	1906 auf Schmalspur- bahnen	1905 auf Vollspur- bahnen	1905 auf Schmalspur- bahnen	1906 mehr *weniger* auf Vollspur- bahnen	%	1906 mehr *weniger* auf Schmalspur- bahnen	%
1. a. Zugkilometer (vgl. Abschnitt F Sp. 1 und 4)	441 428 964	1 137 292	412 034 514	1 140 049	29 394 450	7,13	*2 757*	*0,24*
	442 566 256		413 174 563		29 391 693 = 7,11 %			
b. Vorspann- und Schiebedienstkilometer in Schnell- und Personenzügen	12 781 673	—	20 735 244	61 004				
in gemischten und Güterzügen	11 001 251	47 607						
überhaupt	23 782 924	47 607	20 735 244	61 004	3 047 680	14,70	*13 397*	*21,96*
	23 830 531		20 796 248		3 034 283 = 14,59 %			
zusammen (a + b) Nutzkilometer	[illegible]5 211 888	1 184 899	432 769 758	1 201 053	32 442 130	7,50	*16 154*	*1,34*
	466 396 787		433 970 811		32 425 976 = 7,47 %			
davon: von elektrischen Triebwagen km	(681 423	—	687 815	—	*6 392*	*0,93*	—	—)
2. Leerfahrtkilometer ..... „	36 758 830	46 158	34 401 823	53 229	2 357 007	6,85	*7 071*	*13,28*
	36 804 988		34 455 052		2 349 936 = 6,82 %			
3. Verschiebedienst .... Stunden	(24 456 081)	(17 686)	(21 786 129)	(17 960)				
oder — unter Umrechnung einer Stunde Verschiebedienst in 10 km — ... km	244 560 810	176 860	217 861 290	179 600	26 699 520	12,26	*2 740*	*1,53*
	244 737 670		218 040 890		26 696 780 = 12,24 %			
4. Bereitschaftsdienst .. Stunden	(11 559 258)	(6 507)	(10 156 195)	(7 929)				
oder — unter Umrechnung einer Stunde Bereitschaftsdienst in 2 km — .... km	23 118 516	13 014	20 312 390	15 858	2 806 126	13,81	*2 844*	*17,93*
	23 131 530		20 328 248		2 803 282 = 13,79 %			
5. Lokomotivkilometer bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues:								
a. im ganzen (lfde Nr 1 + 2 + 3) .... km	746 531 528	1 407 917	685 032 871	1 433 882	61 498 657	8,98	*25 965*	*1,81*
	747 939 445		686 466 753		61 472 692 = 8,95 %			
b. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ..... km	21 384	5 638	19 976	5 582	1 408	7,05	56	1,00
	21 272		19 869		1 403 = 7,06 %.			

1) Vgl. Anlage 1, Sp. 13 lfde Nr 24, S. 136.

Die im Rechnungsjahre 1906 gegen 1905 eingetretene Steigerung der Lokomotivleistungen ist zum größten Teile eine Folge der allgemeinen Verkehrszunahme und des dadurch hervorgerufenen stärkern Wagenumschlags. Gegenüber der Mehrleistung der Lokomotiven auf 1 km mittlerer Betriebslänge von 7,06 % beträgt die Mehrleistung der Wagen (nach Abschnitt VI D Spalte 8) 5,96 %. Im übrigen haben zu den Mehrleistungen der Lokomotiven namentlich auch Maßnahmen zur Beschleunigung des Güterwagenumlaufs sowie die stetige Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit der Züge beigetragen.

Die mittlere Nutzleistung der Lokomotiven im Zugförderungsdienste hat sich gegen 1905 nur unbedeutend verändert: Gegen 37,85 in 1905 kamen im Berichtsjahre 37,98 Wagenachs-km auf 1 Lokomotivnutz-km und zwar im Personenzugdienste 22,49 und im Güterzugdienste 51,73.

Der Vorspann- und Schiebedienst machte im Berichtsjahre 5,11 %, im Vorjahre 4,79 % der Nutzleistungen im Zugförderungsdienst aus. Im Durchschnitt sind von 100 Zug-km — gegen 5,03 im Vorjahre — im Berichtsjahre 5,88 und zwar im Personenzugdienste 6,31 und im Güterzugdienste 4,73 mit Vorspann oder Nachschub gefahren.

Zum Verschiebedienst ist auch der Dienst der Lokomotiven beim Vorheizen der Personenzüge sowie beim Desinfizieren der Viehwagen und beim Wasserpumpen gerechnet worden.

Der — im ganzen genommen — zum Teil beträchtliche Rückgang der Lokomotivleistungen auf den Schmalspurbahnen ist eine Folge des vollspurigen Ausbaues der frühern Feldbahn Salzungen—Dorndorf—Vacha.

Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn geleistet:

	1906 auf		1905 auf		1906 mehr *weniger* auf			
	Vollspur-	Schmalspur-	Vollspur-	Schmalspur-	Vollspur-		Schmalspur-	
	bahnen		bahnen		bahnen	%		%
1. Nutzkilometer:								
auf eigener Bahn .... km	462 489 450	1 184 899	430 446 569	1 201 053				
„ fremder „ .... „	2 315 429	—	2 145 269	—				
„ Neubaustrecken....... „	231 846	—	313 181	—				
zusammen.... „	465 036 725	1 184 899	432 905 019	1 201 053	32 131 706	7,42	*16 154*	*1,34*
	466 221 624		434 106 072		32 115 552 = 7,40 %			
davon: von elektrischen Triebwagen „	(681 423	—	687 815	—	*6 392*	*0,93*	—	—)
2. Leerfahrtkilometer:								
auf eigener Bahn .... km	36 731 109	46 158	34 363 610	53 229				
„ fremder „ .... „	30 820	—	31 086	—				
„ Neubaustrecken....... „	26 267	—	27 336	—				
zusammen.... „	36 788 196	46 158	34 422 032	53 229	2 366 164	6,87	*7 071*	*13,28*
	36 834 354		34 475 261		2 359 093 = 6,84 %			
3. Verschiebedienst:								
auf eigener Bahn ...Stunden	24 440 099	17 686	21 771 920	17 960				
„ fremder „ ... „	129 627	—	117 483	—				
„ Neubaustrecken... „	47 875	—	53 569	—				
zusammen.... „	24 617 601	17 686	21 942 972	17 960	2 674 629	12,19	*274*	*1,53*
	24 635 287		21 960 932		2 674 355 = 12,18 %			
4. Bereitschaftsdienst:								
auf eigener Bahn ...Stunden	11 555 046	6 507	10 154 556	7 929				
„ fremder „ ... „	6 350	—	7 860	—				
„ Neubaustrecken... „	757	—	2 405	—				
zusammen.... „	11 562 153	6 507	10 164 821	7 929	1 397 332	13,75	*1 422*	*17,93*
	11 568 660		10 172 750		1 395 910 = 13,72 %			

	1906 auf Vollspur- bahnen	1906 auf Schmalspur- bahnen	1905 auf Vollspur- bahnen	1905 auf Schmalspur- bahnen	1906 mehr *weniger* auf Vollspur- bahnen	%	1906 mehr *weniger* auf Schmalspur- bahnen	%
5. Lokomotivkilometer:								
a. bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven:								
α. im ganzen (lfde Nr 1 + 2 + 3 × 10)	748 000 931	1 407 917	686 756 771	1 433 882	61 244 160	8,92	*25 965*	*1,81*
	749 408 848		688 190 653		61 218 195 = 8,90 %			
β. durchschnittlich auf eine Lokomotive oder einen Triebwagen	47 546	21 660	45 610	22 581	1 936	4,24	*921*	*4,08*
	47 440		45 512		1 928 = 4,24 %			
b. bezüglich der Kosten der Züge (lfde Nr 1 + 2 + 3 × 5 + 4 × 2):								
α. im ganzen	648 037 232	1 332 501	597 371 553	1 359 940	50 665 679	8,48	*27 439*	*2,02*
	649 369 733		598 731 493		50 638 240 = 8,46 %			
β. der Züge mit Dampfbetrieb	648 688 310		598 043 678		50 644 632 = 8,47 %			
γ. der Züge mit elektrischem Betrieb	681 423		687 815		*6 392* = *0,93* %.			

Der Rückgang der elektrischen Lokomotivleistungen beruht auf der Einstellung des Versuchsbetriebs zwischen Niederschöneweide-Johannisthal und Spindlersfeld. Auf der ausschließlich elektrisch betriebenen Vorortbahn Berlin Potsdamer (Ring-) Bahnhof —Groß-Lichterfelde Ost wurden im Berichtsjahre 667 287 Lokomotiv-km geleistet, d. h. gegen 1905 2 976 km oder 0,45 % mehr. Zu dem im Februar 1907 auf den Bahnstrecken Mainz—Ingelheim, Mainz—Oppenheim und Mainz—Rüsselsheim eingerichteten Akkumulatorenbetriebe betrug die Leistung 14 136 Lokomotiv-km.

Von den im Betriebe gewesenen Lokomotiven waren im Jahresdurchschnitte mehrfach besetzt:

	1906 auf Vollspur- bahnen	1906 auf Schmalspur- bahnen	1905 auf Vollspur- bahnen	1905 auf Schmalspur- bahnen
im Personenzugdienst .... Stück	1 568	5	1 240	5
im Güterzugdienst .... „	2 609	3	2 093	1
im Verschiebedienst .... „	1 876	—	1 588	—
im ganzen....	6 053	8	4 921	6
	6 061		4 927	
oder in Hundertteilen der Zahl der verfügbaren Lokomotiven und Triebwagen	38,48	12,31	32,68	9,38
	38,37		32,58.	

D. Leistungen der Wagen.

Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Wagen zurückgelegt worden:

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906 Achskilometer		1905 Achskilometer		1906 mehr *weniger*			
	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*)	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*)	überhaupt		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	
					Achskilometer	%	Achskilometer	%
von den Personenwagen:								
auf den Vollspurbahnen....	4 368 452 830	128 446	3 863 123 650	115 550	505 329 180	13,08	12 896	11,16
„ „ Schmalspurbahnen .	1 811 138	20 583	1 639 028	17 816	172 110	10,50	2 767	15,53
im ganzen....	4 370 263 968	128 168	3 864 762 678	115 281	505 501 290	13,08	12 887	11,18
Darunter: von Triebwagen	(4 603 602	—	4 029 298	—	574 304	14,25	—	—)
von den Gepäckwagen:								
auf den Vollspurbahnen....	1 066 449 846	31 357	933 580 252	27 924	132 869 594	14,23	3 433	12,29
„ „ Schmalspurbahnen .	668 107	7 593	682 259	7 416	*14 152*	*2,07*	177	2,39
im ganzen....	1 067 117 953	31 296	934 262 511	27 868	132 855 442	14,22	3 428	12,30
von den Güterwagen:								
auf den Vollspurbahnen....	11 925 734 472	343 532	11 293 431 104	330 776	632 303 368	5,60	12 756	3,86
„ „ Schmalspurbahnen .	34 654 484	138 762	35 806 583	139 390	*1 152 099*	*3,22*	*628*	*0,45*
im ganzen....	11 960 388 956	342 070	11 329 237 687	329 346	631 151 269	5,57	12 724	3,86
von den Eisenbahnpostwagen:								
auf den Vollspurbahnen....	316 534 495	9 307	298 614 563	8 932	17 919 932	6,00	375	4,20
„ „ Schmalspurbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—
im ganzen....	316 534 495	9 283	298 614 563	8 907	17 919 932	6,00	376	4,22
von sämtlichen Wagen:								
auf den Vollspurbahnen....	17 677 171 643	506 355	16 388 749 569	477 909	1 288 422 074	7,86	28 446	5,95
„ „ Schmalspurbahnen .	37 133 729	148 690	38 127 870	148 427	*994 141*	*2,61*	263	0,18
im ganzen....	17 714 305 372	503 814	16 426 877 439	475 459	1 287 427 933	7,84	28 355	5,96.

*) Es sind bezogen: Personen-, Gepäck- und Postwagen auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr, Güterwagen auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr, alle Wagen zusammen auf die durchschnittliche Betriebslänge überhaupt.

Die eigenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn zurückgelegt:

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906 Achskilometer		1905 Achskilometer		1906 mehr *weniger*			
					überhaupt		auf 1 Achse*)	
	überhaupt	auf 1 Achse*)	überhaupt	auf 1 Achse*)	Achskilometer	%	Achs-kilometer	%
von den Personenwagen:								
die vollspurigen Fahrzeuge	4 352 544 252	55 560	3 866 066 351	53 105	486 477 901	12,58	2 455	4,62
„ schmalspurigen „	1 811 138	25 155	1 639 028	26 436	172 110	10,50	*1 281*	*4,85*
alle Fahrzeuge..	4 354 355 390	55 532	3 867 705 379	53 081	486 650 011	12,58	2 451	4,62
Davon: die Triebwagen	(4 603 602	—	4 029 298	—	574 304	14,25	—	—)
von den Gepäckwagen:								
die vollspurigen Fahrzeuge	1 062 481 966	56 848	935 086 540	54 427	127 395 426	13,62	2 421	4,45
„ schmalspurigen „	668 107	37 117	682 259	37 903	*14 152*	*2,07*	*786*	*2,07*
alle Fahrzeuge..	1 063 150 073	56 829	935 768 799	54 408	127 381 274	13,61	2 421	4,45
von den Güterwagen:								
die vollspurigen Fahrzeuge	12 611 556 305	18 114	11 780 484 973	17 918	831 071 332	7,05	196	1,09
„ schmalspurigen „	34 654 484	4 007	35 806 583	4 350	*1 152 099*	*3,22*	*343*	*7,89*
alle Fahrzeuge..	12 646 210 789	17 941	11 816 291 556	17 750	829 919 233	7,02	191	1,08
von sämtlichen Wagen:								
die vollspurigen Fahrzeuge	18 026 582 523	22 725	16 581 637 864	22 184	1 444 944 659	8,71	541	2,44
„ schmalspurigen „	37 133 729	4 250	38 127 870	4 586	*994 141*	*2,61*	*336*	*7,33*
alle Fahrzeuge..	18 063 716 252	22 524	16 619 765 734	21 990	1 443 950 518	8,69	534	2,43

E. Leistungen der beladenen Güterwagen.

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
			überhaupt	%
I. Die eigenen Güterwagen leisteten (beladen und leer):				
auf eigenen Betriebsstrecken	10 417 338 993	9 831 042 062	586 296 931	5,96
auf fremden Betriebsstrecken und auf Neubaustrecken ..	2 228 871 796	1 985 249 494	243 622 302	12,27
zusammen also (vgl. Anlage 3 C II c Sp. 6)	12 646 210 789	11 816 291 556	829 919 233	7,02
Achskilometer. Diese Gesamtleistung wurde bewältigt mit den im Jahresdurchschnitt vorhandenen .... Güterwagen (vgl. Anlage 3 B II lfde Nr 11 und 12 Sp. 8).	346 556	327 109	19 447	5,95
II. Im eigenen Verkehr (auf den eigenen Strecken) wurden von den eigenen Güterwagen (Anlage 3 C II lfde Nr 11 Sp. 6)	10 417 338 993	9 831 042 062	586 296 931	5,96
den fremden Güterwagen (Anlage 3 C II lfde Nr 12 Sp. 6)	1 543 049 963	1 498 195 625	44 854 338	2,99
zusammen (beladen und leer) .... Achskilometer geleistet.	11 960 388 956	11 329 237 687	631 151 269	5,57
Davon waren Leerfahrten (Anlage 3 C II lfde Nr 14 Sp. 6)	3 570 551 503	3 408 767 304	161 784 199	4,75
Achskilometer, so daß von den beladenen Wagen im eigenen Verkehr .... Achskilometer geleistet wurden. Diese Leistungen würden nach dem unter I ermittelten Verhältnis,	8 389 837 453	7 920 470 383	469 367 070	5,93
für 1906 $\frac{346556 \cdot 8389837453}{12646210789}$, für 1905 $\frac{327109 \cdot 7920470383}{11816291556}$, beladene Güterwagen erfordert haben.	229 915	219 261	10 654	4,86

*) D. h. auf eine Achse der im Jahresdurchschnitte verfügbaren Wagen.

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
			überhaupt	%
III. Auf den eigenen Betriebsstrecken sind im gesamten Güterverkehr, einschl. Militärgut, Postgut von über 10 kg im einzelnen,[1]) frachtpflichtiges und frachtfreies Dienstgut (vgl. Anlage 7, A lfde Nr 12)	36 146 485 707	33 330 915 639	2 815 570 068	8,45
Tonnenkilometer gefahren worden. Werden hiervon die Tonnenkilometer in Abzug gebracht, die von den als Frachtgut auf eigenen Rädern beförderten Eisenbahnfahrzeugen zurückgelegt sind (vgl. Anlage 7, A lfde Nr 28),	12 257 925	8 987 501	3 270 424	36,39
so verbleibt für die unter II berechnete Zahl beladener Güterwagen eine Gesamtleistung von	36 134 227 782	33 321 928 138	2 812 299 644	8,44
oder für einen Güterwagen[2]) von .... Tonnenkilometern.	157 163	151 974	5 189	3,41

F. Zugleistungen.

In den einzelnen Zuggattungen wurden auf den eigenen Betriebsstrecken von den Lokomotiven und Wagen geleistet:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1906			1905			1906 mehr *weniger*			
	Lokomotiv-Zugkilometer	Wagen-achskilometer	Zugstärke Achsen	Lokomotiv-Zugkilometer	Wagen-achskilometer	Zugstärke Achsen	Lokomotiv-Zugkilometer	%	Wagen-achskilometer	%
1. auf den Vollspurbahnen:										
in Schnellzügen	53 443 000	1 473 766 005	28	51 260 589	1 332 178 830	26	2 182 411	4,26	141 587 175	10,63
„ Personenzügen ...	149 202 000	3 870 233 857	23	140 081 124	2 944 924 118	21	9 120 876	6,51	425 309 739	14,44
„ gemischten Zügen ..	47 252 000	764 720 047	16	47 066 137	735 033 247	16	185 863	0,39	29 686 800	4,04
„ Güterzügen	185 294 998	11 857 468 090	64	168 581 589	11 200 106 515	66	16 713 409	9,91	657 361 575	5,87
„ Arbeits- und Materialzügen	6 236 966	210 983 644	34	5 045 075	176 506 859	35	1 191 891	23,62	34 476 785	19,53
„ sämtlichen Zügen ..	441 428 964	17 677 171 643	40	412 034 514	16 388 749 569	40	29 394 450	7,13	1 288 422 074	7,86
2. auf den Schmalspurbahnen:										
in Personenzügen ...	6 036	89 000	15	—	—	—	6 036	—	89 000	—
„ gemischten Zügen .	234 484	3 451 945	15	260 734	3 988 060	15	*26 250*	*10,07*	*536 115*	*13,44*
„ Güterzügen	886 836	33 433 164	38	868 449	33 943 171	39	18 387	2,12	*510 007*	*1,50*
„ Arbeits- und Materialzügen	9 936	159 620	16	10 866	196 639	18	*930*	*8,56*	*37 019*	*18,83*
„ sämtlichen Zügen ..	1 137 292	37 133 729	33	1 140 049	38 127 870	33	*2 757*	*0,24*	*994 141*	*2,61.*

VII. Ergebnisse des Betriebs.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

1. Gesamteinnahme.[3])

I. Vergleich mit dem Vorjahre.

Die im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft aufgekommenen Einnahmen betrugen, titelweise gegenübergestellt:

Vgl. Anlage 4. S. 178 ff.

1	2	3	4	5	6	7	8
Tit. des Etats	Einnahme	1906		1905		1906 mehr	
		M.	%	M.	%	M.	%
	a. Verkehrseinnahmen:						
1	Personen- und Gepäckverkehr	509 633 330	27,28	476 015 677	27,53	33 617 653	7,06
2	Güterverkehr	1 235 759 471	66,16	1 146 249 174	66,28	89 510 297	7,81
(1/2)	im ganzen a. Verkehrseinnahmen	1 745 392 801	93,44	1 622 264 851	93,81	123 127 950	7,59

[1]) Hierbei ist angenommen, daß das Postgut bis zu 10 kg im einzelnen durch posteigene Wagen befördert wurde.
[2]) Die Leistung der beladenen Güterwagen betrug im Durchschnitt des Jahres:
1897 = 132 659 tkm, 1898 = 135 447 tkm, 1899 = 137 141 tkm, 1900 = 140 672 tkm, 1901 = 130 954 tkm, 1902 = 134 922 tkm, 1903 = 143 814 tkm, 1904 = 144 910 tkm.
[3]) Ohne Wilhelmshaven—Oldenburg.

1	2	3	4	5	6	7	8
Tit. des Etats	Einnahme	1906		1905		1906 mehr	
		M	%	M	%	M	%
	Übertrag	1 745 392 801	93,44	1 622 264 851	93,81	123 127 950	7,59
	b. Sonstige Einnahmen:						
3	Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen zugunsten Dritter	34 914 548	1,87	30 797 373	1,78	4 117 175	13,37
4	Überlassung von Betriebsmitteln	25 126 977	1,34	19 748 201	1,14	5 378 776	27,24
5	Erträge aus Veräußerungen	42 714 733	2,29	37 116 947	2,15	5 597 786	15,08
6	Verschiedene Einnahmen	19 718 470	1,06	19 325 758	1,12	392 712	2,03
(3/6)	im ganzen b. Sonstige Einnahmen	122 474 728	6,56	106 988 279	6,19	15 486 449	14,47
(1/6)	**Gesamteinnahme**	1 867 867 529	100,00	1 729 253 130	100,00	138 614 399	8,02
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	53 124	—	50 051	—	3 073	6,14.

Die Gesamteinnahme ist sonach um 138 614 399 M oder 8,02 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 3 073 M oder 6,14 % gegen 1905 gestiegen. Sie würde noch um 34 395 908 M höher gewesen sein, wenn die Reichspost die Leistungen der Eisenbahnverwaltung für Zwecke des Postdienstes voll vergütet hätte.[1])

II. Vergleich mit dem Etat.

Der im Etat für 1906 vorgesehenen Gesamteinnahme von 1 732 811 000 M gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 1 867 867 529 M um 135 056 529 M oder 7,79 % höher. Das Ergebnis ist bei den einzelnen Titeln das folgende:

1	2	3	4	5	6	7	8
Tit. des Etats	Einnahme	Wirklichkeit 1906		Etat 1906		in Wirklichkeit mehr	
		M	%	M	%	M	%
	a. Verkehrseinnahmen:						
1	Personen- und Gepäckverkehr	509 633 330	27,28	481 775 000	27,80	27 858 330	5,78
2	Güterverkehr	1 235 759 471	66,16	1 146 560 000	66,17	89 199 471	7,78
(1/2)	im ganzen a. Verkehrseinnahmen	1 745 392 801	93,44	1 628 335 000	93,97	117 057 801	7,19
	b. Sonstige Einnahmen:						
3	Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen zugunsten Dritter	34 914 548	1,87	31 568 000	1,82	3 346 548	10,60
4	Überlassung von Betriebsmitteln	25 126 977	1,34	17 879 000	1,03	7 247 977	40,54
5	Erträge aus Veräußerungen	42 714 733	2,29	36 500 000	2,11	6 214 733	17,03
6	Verschiedene Einnahmen	19 718 470	1,06	18 529 000	1,07	1 189 470	6,42
(3/6)	im ganzen b. Sonstige Einnahmen	122 474 728	6,56	104 476 000	6,03	17 998 728	17,23
(1/6)	**Gesamteinnahme**	1 867 867 529	100,00	1 732 811 000	100,00	135 056 529	7,79
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	53 124	—	49 132	—	3 992	8,13.

---

[1]) Die Ausgaben für Beförderung der Post sind, wie folgt, berechnet:

Es sind zunächst die auf jedes Achskilometer aller Personenzüge (da in diesen die Postwagen befördert werden) durchschnittlich entfallenden Anteilsbeträge an den Gesamtbetriebsausgaben ermittelt. Von diesen sind jedoch vorweg die Kosten des Abfertigungsdienstes und der Erneuerung der Wagen abgesetzt, da die Post die Abfertigung selbst besorgt und die Eisenbahnpostwagen selbst stellt. Die Kosten für das Achskilometer in Personenzügen sind gleich den doppelten Kosten für das Achskilometer in Güterzügen angenommen. Den Ausgaben für das Achskilometer in Personenzügen ist ein verhältnismäßiger Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals, mit Ausschluß der Beschaffungskosten für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen, hinzugesetzt.

Bei Zugrundelegung der im Rechnungsjahr 1906 von Postwagen und von Eisenbahnwagen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer betragen die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 45 244 110 M. Die von der Post an die Eisenbahn gezahlten Vergütungen (einschließlich der Vergütung für Gestellung der Eisenbahnwagen zur Postbeförderung) beliefen sich dagegen nur auf 10 848 202 M. Es bleibt also ein Betrag von 34 395 908 M ungedeckt.

2. Gesamtausgabe.[1])

I. Vergleich mit dem Vorjahre.

Die im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft entstandenen Ausgaben betrugen dagegen, titelweise gegenübergestellt:

1	2	3	4	5	6	7	8
Tit. des Etats	Ausgabe	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
		M	%	M	%	M	%
	a. Persönliche Ausgaben.						
1	Besoldungen	222 836 255	19,05	211 805 555	20,21	11 030 700	5,21
2	Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten[2])	35 024 150	3,00	27 345 960[3])	2,61	7 678 190	28,08[3])
3	Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne und Stellenzulagen usw.	180 987 850	15,47	155 369 027	14,82	25 618 823	16,49[4])
4	Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge	45 709 315	3,91	41 646 357	3,97	4 062 958	9,76
5	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte	1 923 328	0,17	1 783 795	0,17	139 533	7,82
5a	Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und mittlere Beamte	869 822	0,07	799 842	0,08	69 980	8,75
5b	Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte	1 369 764	0,12	1 300 000	0,12	69 764	5,37
5c	Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten	972 959	0,08	789 823	0,08	183 136	23,19
5d	Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene	1 222 393	0,10	1 079 966	0,10	142 427	13,19
(5/5d)	zusammen Titel 5 bis 5d	6 358 266	0,54	5 753 426	0,55	604 840	10,51
6	Wohlfahrtszwecke	33 736 315	2,88	30 407 095	2,90	3 329 220	10,95
(1/6)	im ganzen a. Persönliche Ausgaben	524 652 151	44,85	472 327 420	45,06	52 324 731	11,08
	b. Sächliche Ausgaben.						
7	Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien	161 581 824	13,81	140 128 664	13,37	21 453 160	15,31
8	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	227 767 136	19,47	202 223 886	19,29	25 543 250	12,63
9	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen	198 742 333	16,99	179 082 384	17,08	19 659 949	10,98
10	Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten	7 209 907	0,62	7 693 226	0,73	*483 319*	*6,28*
11	Benutzung fremder Betriebsmittel	14 824 806	1,27	14 143 278	1,35	681 528	4,82
12	Verschiedene Ausgaben	34 994 936	2,99	32 708 976	3,12	2 285 960	6,99
(7/12)	im ganzen b. Sächliche Ausgaben	645 120 942	55,15	575 980 414	54,94	69 140 528	12,00
(1/12)	**Gesamtausgabe**	1 169 773 093	100,00	1 048 307 834	100,00	121 465 259	11,59
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	33 270	—	30 342	—	2 928	9,65
	auf 1000 Lokomotivnutzkilometer	2 508	—	2 416	—	92	3,81
	auf 1000 Wagenachskilometer	66,04	—	63,82	—	2,22	3,48
	im Verhältnis zur Gesamteinnahme (Betriebskoeffizient)	—	62,63	—	60,62	—	2,01

[1]) Ebenfalls ohne Wilhelmshaven—Oldenburg.

[2]) Für die den etatsmäßigen Beamten überwiesenen Dienstwohnungen ist der gesetzliche Wohnungsgeldzuschuß in Höhe von 4 958 224 M im Jahre 1906 gegen 4 154 591 M im Jahre 1905, für 1906 also mit 803 633 M mehr in Wegfall gekommen.

[3]) Diese bedeutende Steigerung ist eine Folge der Erhöhung der Wohnungsgeldzuschüsse für Unterbeamte nach Maßgabe des Gesetzes vom 4. April 1906 — Gesetzsamml. S. 115.

[4]) Die Mehrausgaben beim Titel 3 sind durch die aus Anlaß der Verkehrssteigerung notwendig gewordenen Personalvermehrungen, zum Teil auch durch die Erhöhung der Löhne hervorgerufen. (Vgl. S. 92 f.)

Die Gesamtausgabe ist hiernach gegen 1905 im ganzen um 121 465 259 M. oder 11,59 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 2 928 M. oder 9,65 %, auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer um 92 M. oder 3,81 %, auf 1 000 Wagenachskilometer um 2,22 M. oder 3,48 % und im Verhältnis zur Gesamteinnahme um 2,01 % gestiegen.

II. Vergleich mit dem Etat.

Der im Etat für 1906 vorgesehenen Gesamtausgabe von 1 048 976 300 M. gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 1 169 773 093 M. um 120 796 793 M. oder 11,52 % höher. Das Ergebnis ist bei den einzelnen Titeln das folgende:

1	2	3	4	5	6	7	8
Tit. des Etats	Ausgabe	Wirklichkeit 1906		Etat 1906		in Wirklichkeit mehr *weniger*	
		M.	%	M.	%	M.	%
	a. Persönliche Ausgaben.						
1	Besoldungen	222 836 255	19,05	222 388 100	21,20	448 155	0,20
2	Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten	35 024 150	3,00	29 093 200	2,77	5 930 950	20,39 *)
3	Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne und Stellenzulagen usw.	180 987 850	15,47	142 882 200	13,62	38 105 650	26,67 *)
4	Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge	45 709 315	3,91	40 468 000	3,86	5 241 315	12,95
5	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte	1 923 328	0,17	1 920 000	0,18	3 328	0,17
5a	Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und mittlere Beamte	869 822	0,07	870 000	0,08	*178*	*0,02*
5b	Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte	1 369 764	0,12	1 369 700	0,13	64	0,00
5c	Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten	972 959	0,08	980 000	0,10	*7 041*	*0,72*
5d	Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene	1 222 393	0,10	1 220 000	0,12	2 393	0,20
(5/5d)	zusammen Titel 5 bis 5 d	6 358 266	0,54	6 359 700	0,61	*1 434*	*0,02*
6	Für Wohlfahrtszwecke	33 736 315	2,88	30 849 900	2,94	2 886 415	9,36
(1/6)	im ganzen a. Persönliche Ausgaben	524 652 151	44,85	472 041 100	45,00	52 611 051	11,15
	b. Sächliche Ausgaben.						
7	Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien	161 581 824	13,81	141 843 000	13,52	19 738 824	13,92
8	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	227 767 136	19,47	207 725 000	19,80	20 042 136	9,65
9	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen	198 742 333	16,99	176 815 000	16,86	21 927 333	12,40
10	Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	7 209 907	0,62	6 328 000	0,60	881 907	13,94
11	Benutzung fremder Betriebsmittel	14 824 806	1,27	14 144 000	1,35	680 806	4,81
12	Verschiedene Ausgaben	34 994 936	2,99	30 080 200	2,87	4 914 736	16,34
(7/12)	im ganzen b. Sächliche Ausgaben	645 120 942	55,15	576 935 200	55,00	68 185 742	11,82
(1/12)	**Gesamtausgabe**	1 169 773 093	100,00	1 048 976 300	100,00	120 796 793	11,52
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	33 270	—	29 743	—	3 527	11,86
	im Verhältnis zur Gesamteinnahme (Betriebskoeffizient)	—	62,68	—	60,54	—	2,09

*) Vgl. hierzu die Anmerkungen 3 und 4 auf S. 47.

3. Gesamtüberschuß.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

Es betrug sonach im Berichtsjahre:
die Gesamteinnahme ...... 1 867 867 529 M gegen 1 729 253 130 M im Jahre 1905,
die Gesamtausgabe .... 1 169 773 093 „ „ 1 048 307 834 „ „ „ „ .

Der Betriebsüberschuß von 698 094 436 M gegen 680 945 296 M im Jahre 1905 ist also um 17 149 140 M oder 2,52 % höher.

Für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge (35 160,39 km) belief sich der Überschuß auf 19 854 M, im Jahre 1905 (34 549,52 km) auf 19 709 M.

Im Verhältnis zu der Gesamteinnahme betrug der Überschuß 37,37 % gegen 39,38 % im Jahre 1905.

Im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital (9 337 823 890 M) ergab sich eine Verzinsung von 7,48 % gegen (9 059 283 385 M) 7,52 % im Jahre 1905. Wird das durchschnittliche Anlagekapital der Bahnen ohne öffentlichen Verkehr (12 247 704 M) ausgeschieden, also nur das Anlagekapital der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen (9 325 576 186 M) berücksichtigt, so ergibt der Überschuß eine Verzinsung von 7,49 % gegen 7,53 % im Jahre 1905.

Der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß ist auf 14 942 638 M gegen 14 501 152 M im Jahre 1905 berechnet.

Vgl. Anlage 5. S. 187 ff.

Der Anteil Badens an den Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn berechnete sich
für die Betriebseinnahmen auf .. 3 256 690 M gegen 3 159 854 M im Jahre 1905,
„ „ Betriebsausgaben „ .. 2 220 737 „ „ 2 021 359 „ „ „ „ .

Dies ergab für Baden einen
Betriebsüberschuß von .... 1 035 953 M gegen 1 138 495 M im Jahre 1905.

b. Vergleich mit dem Etat.

Dem im Etat für 1906 vorgesehenen Überschusse von 683 834 700 M steht ein wirklicher Überschuß von 698 094 436 M gegenüber. Es sind somit 14 259 736 M oder 2,09 % mehr erzielt worden.

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ergab sich gegen den Etat ein Mehrüberschuß von 465 M oder von 2,40 %.

B. Einnahmen im besondern.

I. Verkehrseinnahmen.

Übersicht.

Die gesamten Verkehrseinnahmen, umfassend die Titel 1 und 2, betrugen:

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906				1905			
	im ganzen M	%	für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) M	in % der Gesamteinnahme	im ganzen M	%	für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M	in % der Gesamteinnahme
Personen- und Gepäckverkehr (Titel 1)	509 633 330	29,20	14 946	27,28	476 015 677	29,34	14 199	27,53
Güterverkehr (Titel 2)	1 235 759 471	70,80	35 343	66,16	1 146 249 174	70,66	33 322	66,28
zusammen	1 745 392 801	100,00	49 641	93,44	1 622 264 851	100,00	46 955	93,81.

Sie sind somit im ganzen um 123 127 950 M oder 7,59 %, für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 2 686 M oder 5,72 % gestiegen.

Einnahmetitel 1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

A. Tarife und Verkehrserleichterungen.

Am 1. April 1906 ist eine neue Auflage des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, und am 1. Juli 1906 ein Nachtrag hierzu herausgegeben, durch die einige Ergänzungen der Bestimmungen des Tarifs für Reisen zu gemeinnützigen Zwecken sowie Bestimmungen über die Beförderung von Kranken mit Transportbetten eingeführt wurden.

Wegen der vom 1. August 1906 ab eingeführten Fahrkartensteuer vgl. Abschnitt G (S. 71).

[1]) Für Titel 1 kommt die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr, für Titel 2 die für den Güterverkehr in Betracht (Anlage 1 Sp. 26 und 27), für die gesamten Verkehrseinnahmen die ganze durchschnittliche Betriebslänge (Anlage 1 Sp. 25).

Vgl. Anlage 6 unter A. S. 189.

Vergleich mit dem Vorjahre.
(Vgl. Anlage 4, S. 178.)

B. Verkehrsumfang und Einnahme im allgemeinen.

Es betrug:	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	im ganzen	%	im ganzen	%	im ganzen	%
1. die Zahl der beförderten Personen (Fahrten):						
a. bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	843 668 685	98,79	778 054 431	98,83	65 614 254	8,43
b. bei der Militärbeförderung	10 326 255	1,21	9 224 331	1,17	1 101 924	11,95
zusammen 1 ...... Personen	853 994 940	100,00	787 278 762	100,00	66 716 178	8,47
2. die Zahl der gefahrenen Personenkilometer:						
a. bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	19 146 018 442	95,35	17 733 256 113	95,55	1 412 762 329	7,97
b. bei der Militärbeförderung	933 479 439	4,65	826 211 020	4,45	107 268 419	12,98
zusammen 2 ...... Personen-km	20 079 497 881	100,00	18 559 467 133	100,00	1 520 030 748	8,19
3. die Einnahme:						
a. aus der gewöhnlichen Personenbeförderung ℳ	483 557 837	94,88	450 465 956	94,63	33 091 881	7,35
b. für Sonderzüge nach besonderm Tarif ℳ	558 542	0,11	521 442	0,11	37 100	7,11
c. aus der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs (a + b) ℳ	484 116 379	94,99	450 987 398	94,74	33 128 981	7,35
d. aus der Militärbeförderung ℳ	9 429 374	1,85	8 296 381	1,75	1 132 993	13,66
e. im ganzen aus der Personenbeförderung (c + d) ℳ	493 545 753	96,84	459 283 779	96,49	34 261 974	7,46
f. aus der Gepäckbeförderung ℳ	11 858 249	2,33	12 767 207	2,68	*908 958*	*7,12*
g. aus der Beförderung von Hunden ℳ	600 864	0,12	535 533	0,11	65 331	12,20
h. an Nebengebühren ℳ	3 628 464	0,71	3 429 158	0,72	199 306	5,81
zusammen 3 (Einnahmetitel 1) .... ℳ	509 633 330	100,00	476 015 677	100,00	33 617 653	7,06
in % der Gesamteinnahme	—	27,28	—	27,53	—	*0,25*
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr ℳ	14 946	—	14 199	—	747	5,26
auf 10 000 Achs-km der Personen- und Gepäckwagen ℳ	937	—	992	—	*55*	*5,54.*

Im ganzen ist hiernach die Zahl der beförderten Personen (Fahrten) um 66 716 178 oder 8,47 % und die Zahl der Personenkilometer um 1 520 030 748 oder 8,19 % gestiegen. Bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs betrug die Steigerung 65 614 254 Personen (8,43 %) und 1 412 762 329 Personenkilometer (7,97 %), bei der Militärbeförderung 1 101 924 Personen (11,95 %) und 107 268 419 Personenkilometer (12,98 %).

Die Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stieg um 34 261 974 ℳ oder 7,46 %; aus der gewöhnlichen Personenbeförderung wurden 33 091 881 ℳ oder 7,35 %, für Sonderzüge nach besonderm Tarif 37 100 ℳ oder 7,11 %, aus der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs mithin zusammen 33 128 981 ℳ oder 7,35 % und aus der Militärbeförderung 1 132 993 ℳ oder 13,66 % mehr eingenommen.

Die Gepäckbeförderung ergab rechnungsmäßig eine Mindereinnahme von 908 958 ℳ oder 7,12 %. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung vom Berichtsjahr ab nicht mehr beim Titel 1 als Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, sondern beim Titel 2 als Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet werden. In dem unter 3 f für 1905 nachgewiesenen Betrage sind an solchen Einnahmen 1 949 189 ℳ enthalten. Werden sie ausgeschieden, so bleiben als Einnahme aus der Gepäckbeförderung nur 10 818 018 ℳ. Da diesem Betrage im Rechnungsjahre 1906 11 858 249 ℳ gegenüberstehen, so erbrachte der Gepäckverkehr in Wirklichkeit eine Mehreinnahme von 1 040 231 ℳ oder von 9,62 %.

Im ganzen betrug die Mehreinnahme beim Titel 1: rechnungsmäßig 33 617 653 ℳ oder 7,06 %; unter Berücksichtigung der geänderten Verrechnung der Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung 35 566 842 ℳ oder 7,50 %.

Im innern Verkehr der eigenen Bahnen sind 436 854 110 ℳ oder 85,72 %, im Verkehr mit fremden Bahnen und im Durchgangsverkehr 72 779 220 ℳ oder 14,28 % der Gesamteinnahme aufgekommen gegen 409 586 680 ℳ oder 86,04 % und 66 428 997 ℳ oder 13,96 % im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem innern Verkehr sind somit um 27 267 430 ℳ oder 6,66 %, diejenigen aus dem Verkehr mit fremden Bahnen und aus dem Durchgangsverkehr um 6 350 223 ℳ oder 9,56 % gestiegen.

Die durchschnittliche Monatseinnahme betrug 42 469 444 ℳ gegen 39 667 973 ℳ und die durchschnittliche Tageseinnahme 1 396 256 ℳ gegen 1 304 153 ℳ im Vorjahre. Wie sich die Gesamteinnahme des Personen- und Gepäckverkehrs auf die einzelnen Monate verteilt, ergibt die Übersicht auf S. 189.

C. Personenverkehr.

I. Gesamtübersicht.

a. Einnahme.

Die Einnahme aus der Beförderung von Personen hat 493 545 753 ℳ gegen 459 283 779 ℳ im Vorjahre, somit 34 261 974 ℳ oder 7,46 % mehr betragen.

Die einzelnen Wagenklassen hatten folgende Einnahmen:

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 8 und 25, Sp. 10. S. 190 ff.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906			1905			1906 mehr *weniger*	
	ℳ	%		ℳ	%		ℳ	%
I. Wagenklasse	18 418 024	3,80	3,73	18 638 050	4,13	4,06	*220 026*	*1,18*
II. "	100 890 651	20,84	20,44	96 064 367	21,30	20,91	4 826 284	5,02
III. "	202 204 623	41,77	40,97	184 591 502	40,93	40,19	17 613 121	9,54
IV. "	162 603 081	33,59	32,95	151 693 479	33,64	33,03	10 909 602	7,19
die Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	484 116 379	100,00	98,09	450 987 398	100,00	98,19	33 128 981	7,35
die Militärbeförderung	9 429 374	—	1,91	8 296 381	—	1,81	1 132 993	13,66
im ganzen	493 545 753	—	100,00	459 283 779	—	100,00	34 261 974	7,46
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr	14 474	—	—	13 700	—	—	774	5,65
auf 10 000 Achs-km der Personenwagen	1 129	—	—	1 188	—	—	*59*	*4,97.*

Die III. Wagenklasse brachte hiernach sowohl die größte Einnahme (Spalte 1 und 2) als auch die größte Mehreinnahme (Spalte 7) und — abgesehen von der Militärbeförderung — die verhältnismäßig größte Steigerung der Einnahmen (Spalte 8).

Die aus der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs erzielten Mehreinnahmen von 33 128 981 ℳ oder 7,35 % sind im wesentlichen auf die weitere Ausdehnung des Bahnnetzes sowie auf die weitere günstige Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen.

1905 betrug die Steigerung gegen das Vorjahr 8 %. Der Grund dafür, daß diese Steigerung nicht auch im Berichtsjahr erreicht wurde, dürfte im wesentlichen in der Abwanderung der Reisenden aus den höhern in die niedern Wagenklassen zu suchen sein, die nach Einführung der Fahrkartensteuer (s. Abschnitt G) beobachtet werden konnte und die in dem Rückgange der Einnahmen der I. Klasse und der besonders starken Steigerung der Einnahmen der IV. Klasse ihren Ausdruck findet.

Ihrer Entstehung nach verteilt sich die Einnahme aus der Personenbeförderung, wie folgt:

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 7 bis 9, 20 bis 25, Sp. 10. S. 194.

Es brachten ein:	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%
1. der Verkehr auf einfache Fahrkarten	230 894 753	46,78	214 861 005	46,78	16 033 748	7,46
2. die Militärbeförderung	9 429 374	1,91	8 296 381	1,81	1 132 993	13,66
zusammen 1 und 2	240 324 127	48,69	223 157 386	48,59	17 166 741	7,69
3. der Rückfahrverkehr	231 380 066	46,88	215 842 377	47,00	15 537 689	7,20
4. die zusammengestellten Fahrscheinhefte	15 297 996	3,10	14 445 386	3,14	852 610	5,90
zusammen 3 und 4	246 678 062	49,98	230 287 763	50,14	16 390 299	7,12
zusammen 1 bis 4	487 002 189	98,67	453 445 149	98,73	33 557 040	7,40
5. der Schlafwagenverkehr	1 815 054	0,37	1 661 423	0,36	153 631	9,25
6. der Verkauf von Platzkarten	4 728 510	0,96	4 177 207	0,91	551 303	13,20
der ganze Personenverkehr	493 545 753	100,00	459 283 779	100,00	34 261 974	7,46.

Wie sich die Einnahmen zu 1 und 3 bis 6 auf die einzelnen Wagenklassen verteilen, ist S. 54 ff. dargestellt.

β. Zahl der beförderten Personen.*)

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 8 und 25, Sp. 5. S. 190 ff.

Die Gesamtzahl der beförderten Personen (oder der zurückgelegten einzelnen Fahrten) betrug 853 994 940 gegen 787 278 762 im Vorjahre; sie ist somit um 66 716 178 oder 8,47 % gestiegen.

Von der Gesamtzahl der Reisenden (Fahrten) entfielen:

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906			1905			1906 mehr *weniger*	
	Personen (Fahrten)	%		Personen (Fahrten)	%		Personen (Fahrten)	%
auf die I. Wagenklasse	2 466 414	0,29	0,29	2 681 594	0,34	0,34	*215 180*	*8,02*
" " II. "	81 822 545	9,70	9,58	77 584 304	9,97	9,86	4 238 241	5,46
" " III. "	373 634 564	44,29	43,75	341 473 141	43,89	43,37	32 161 423	9,42
" " IV. "	385 745 162	45,72	45,17	356 315 392	45,80	45,26	29 429 770	8,26
" " Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	843 668 685	100,00	98,79	778 054 431	100,00	98,83	65 614 254	8,43
" " Militärbeförderung	10 326 255	—	1,21	9 224 331	—	1,17	1 101 924	11,95
ergibt wie oben	853 994 940	—	100,00	787 278 762	—	100,00	66 716 178	8,47
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr	25 045	—	—	23 484	—	—	1 561	6,65
auf 10 000 Achs-km der Personenwagen	1 954	—	—	2 037	—	—	*83*	*4,07.*

Die IV. Wagenklasse weist hiernach die größte Zahl der Reisenden (Spalte 1 und 2), die III. Wagenklasse die größte Gesamtzunahme (Spalte 7) und — abgesehen von der Militärbeförderung — die verhältnismäßig größte Steigerung (Spalte 8) auf.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 7 bis 9, 20 bis 22, 25, Sp. 5. S. 194.

Wird die Gesamtzahl der Reisenden nach Fahrkartengattungen geschieden, so kommen auf:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	Personen (Fahrten)	%	Personen (Fahrten)	%	Personen (Fahrten)	%
1. den Verkehr auf einfache Fahrkarten	374 728 849	43,88	342 957 095	43,56	31 771 754	9,26
2. die Militärbeförderung	10 326 255	1,21	9 224 331	1,17	1 101 924	11,95
zusammen 1 und 2	385 055 104	45,09	352 181 426	44,73	32 873 678	9,33
3. den Rückfahrverkehr	468 428 625	54,85	434 619 466	55,21	33 809 159	7,78
4. die zusammengestellten Fahrscheinhefte	511 211	0,06	477 870	0,06	33 341	6,98
zusammen 3 und 4	468 939 836	54,91	435 097 336	55,27	33 842 500	7,78
ergibt wieder wie oben	853 994 940	100,00	787 278 762	100,00	66 716 178	8,47.

Wie sich die Zahl der Personen (Fahrten) zu 1, 3 und 4 auf die einzelnen Wagenklassen verteilt, ist S. 56 ff. dargestellt.

γ. Zahl der Personenkilometer.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 8 und 25, Sp. 7. S. 190 ff.

Die Gesamtzahl der Personenkilometer betrug 20 079 497 881 gegen 18 559 467 133 im Vorjahre; sie ist somit um 1 520 030 748 oder 8,19 % gestiegen. Es sind gefahren worden:

*) Wie die Personenzahl nach den verkauften Fahrkarten ermittelt ist, ist in der Bemerkung ¹) auf S. 195 angegeben.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906			1905			1906 mehr	*weniger*
	Personen-kilometer	%		Personen-kilometer	%		Personen-kilometer	%
in der I. Wagenklasse	257 848 944	1,35	1,28	262 688 391	1,48	1,42	*4 839 447*	*1,84*
» » II. »	2 370 243 975	12,38	11,80	2 253 281 438	12,71	12,14	116 962 537	5,19
» » III. »	7 704 119 160	40,24	38,37	7 020 754 350	39,59	37,83	683 364 810	9,73
» » IV. »	8 813 806 363	46,03	43,90	8 196 531 934	46,22	44,16	617 274 429	7,53
bei der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs ..	19 146 018 442	100,00	95,35	17 733 256 113	100,00	95,55	1 412 762 329	7,97
bei der Militärbeförderung .	933 479 439	—	4,65	826 211 020	—	4,45	107 268 419	12,98
im ganzen	20 079 497 881	—	100,00	18 559 467 133	—	100,00	1 520 030 748	8,19
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr	588 875	—	—	553 607	—	—	35 268	6,37
auf 10 000 Achs-km der Personenwagen	45 946	—	—	48 022	—	—	*2 076*	*4,32.*

Entsprechend der Verteilung der Gesamtzahl der Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen waren auch die Leistungen in den einzelnen Klassen (Sp. 1 u. 2): die IV. Klasse ist am stärksten in Anspruch genommen, darauf die III., II. und I. Klasse. Bei der Gesamtzunahme (Sp. 7) sowie bei der verhältnismäßigen Steigerung (Sp. 8) ergibt sich die Klassenfolge III, IV, II, I.

Bei der Unterscheidung nach Fahrkartengattungen kommen auf:

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 7 bis 9, 20 bis 22, 25, Sp. 7. S. 194.

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	Personen-kilometer	%	Personen-kilometer	%	Personen-kilometer	%
1. den Verkehr auf einfache Fahrkarten	9 557 000 411	47,59	8 857 841 880	47,73	699 158 531	7,89
2. die Militärbeförderung	933 479 439	4,65	826 211 020	4,45	107 268 419	12,98
zusammen 1 und 2	10 490 479 850	52,24	9 684 052 900	52,18	806 426 950	8,33
3. den Rückfahrverkehr	9 220 719 780	45,92	8 530 162 545	45,96	690 557 235	8,10
4. die zusammengestellten Fahrscheinhefte	368 298 251	1,84	345 251 688	1,86	23 046 563	6,68
zusammen 3 und 4	9 589 018 031	47,76	8 875 414 233	47,82	713 603 798	8,04
ergibt wieder	20 079 497 881	100,00	18 559 467 133	100,00	1 520 030 748	8,19.

Die Ergebnisse zu 1, 3 und 4 sind S. 57 ff. auf die vier Wagenklassen verteilt nachgewiesen.

δ. Beförderungsstrecken.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 7 bis 9, 20 bis 22, 25 Sp. 9. S. 190 ff.

Die Beförderungsstrecke für eine Person, d. i. die bei einer Fahrt im Durchschnitte zurückgelegte Wegstrecke, betrug:

	1	2	3
	1906	1905	1906 mehr *weniger*
	km		km
1. für die I. Wagenklasse	104,54	97,96	6,58
2. » » II. »	28,97	29,04	*0,07*
3. » » III. »	20,62	20,56	0,06
4. » » IV. »	22,85	23,00	*0,15*
zusammen 1 bis 4	22,69	22,79	*0,10*

	1	2	3
	1906	1905	1906 mehr *weniger*
	km		km
5. bei der Militärbeförderung	90,40	89,57	0,83
zusammen 1 bis 5	23,51	23,57	*0,06*
6. im Verkehr auf einfache Fahrkarten	25,50	25,83	*0,33*
zusammen 5 und 6	27,24	27,50	*0,26*
7. im Rückfahrverkehr	19,68	19,63	0,05
8. bei den zusammengestellten Fahrscheinheften	720,44	722,48	*2,04*
zusammen 7 und 8	20,45	20,40	0,05
im ganzen 5 bis 8	23,51	23,57	*0,06.*

Daß die durchschnittliche Beförderungsstrecke in der III. Wagenklasse kürzer ist als in der IV. (Sp. 1 u. 2 lfde Nr 3 u. 4) erklärt sich daraus, daß im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr die IV. Wagenklasse nicht geführt wird.

Wegen der Verteilung der zu 6 bis 8 nachgewiesenen Wegstrecken auf die einzelnen Wagenklassen s. S. 58 ff.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 7 bis 9, 20 bis 22, 25, Sp. 13 und 14. S. 190 ff.

c. Durchschnittseinnahmen aus der Personenbeförderung.

Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung betrug:

	1	2	3	4	5	6
	für eine Person			für ein Personenkilometer		
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
	ℳ			₰		
1. in der I. Wagenklasse	7,47	6,95	0,52	7,14	7,10	0,04
2. „ „ II. „	1,23	1,24	*0,01*	4,26	4,26	—
3. „ „ III. „	0,54	0,54	—	2,62	2,63	*0,01*
4. „ „ IV. „	0,42	0,43	*0,01*	1,84	1,85	*0,01*
5. bei der Militärbeförderung	0,91	0,90	0,01	1,01	1,00	0,01
6. im Verkehr auf einfache Fahrkarten	0,62	0,63	*0,01*	2,42	2,43	*0,01*
zusammen 5 und 6	0,62	0,63	*0,01*	2,29	2,30	*0,01*
7. im Rückfahrverkehr	0,49	0,50	*0,01*	2,51	2,53	*0,02*
8. auf zusammengestellte Fahrscheinhefte	29,93	30,23	*0,30*	4,15	4,18	*0,03*
zusammen 7 und 8	0,53	0,53	—	2,57	2,59	*0,02*
im ganzen 5 bis 8	0,58	0,58	—	2,46	2,47	*0,01.*

Die durchschnittlichen Einheitssätze zu 6 bis 8 sind klassenweise in den besondern Abschnitten über diese Verkehre auf S. 58 ff. nachgewiesen.

II. Einzeldarstellung.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 1 bis 7, Sp. 10 und 12. S. 190 ff.

1. Verkehr auf einfache Fahrkarten. (Ohne Militär[1].)

a. Einnahme.

Die Einnahme im Verkehr auf einfache Fahrkarten betrug 230 894 753 ℳ gegen 214 861 005 ℳ im Vorjahre; sie ist somit um 16 033 748 ℳ oder 7,46 % gestiegen.

[1]) Wegen der Militärbeförderung s. S. 59.

Es wurden eingenommen:	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906			1905			1906 mehr *weniger*	
	überhaupt M.	in %	in % der Gesamteinnahme jeder Klasse [1])	überhaupt M.	in %	in % der Gesamteinnahme jeder Klasse [1])	M.	%
1. im Verkehr nach dem Normaltarif:								
für die I. Wagenklasse ..	6 382 091	2,76	34,65	6 470 732	3,01	34,72	*88 641*	*1,37*
" " II. " ..	18 575 464	8,05	18,41	17 916 915	8,34	18,65	658 549	3,68
" " III. " ..	34 613 414	14,99	17,12	31 897 900	14,85	17,28	2 715 514	8,51
" " IV. " ..	146 747 730	63,56	90,25	137 286 232	63,89	90,50	9 461 498	6,89
zusammen ..	206 318 699	89,36	—	193 571 779	90,09	—	12 746 920	6,59
und zwar:								
a) im Schnellzugverkehr:								
für die I. Wagenklasse	6 028 121	2,61	32,73	6 091 677	2,83	32,68	*63 556*	*1,04*
" " II. "	14 979 184	6,49	14,85	14 311 065	6,66	14,90	668 119	4,67
" " III. "	18 767 602	8,13	9,28	16 707 774	7,78	9,05	2 059 828	12,33
zusammen ..	39 774 907	17,23	—	37 110 516	17,27	—	2 664 391	7,18
b) im Personenzugverkehr:								
für die I. Wagenklasse	353 970	0,15	1,92	379 055	0,18	2,04	*25 085*	*6,62*
" " II. "	3 596 280	1,56	3,56	3 605 850	1,68	3,75	*9 570*	*0,27*
" " III. "	15 845 812	6,86	7,84	15 190 126	7,07	8,23	655 686	4,32
" " IV. "	146 747 730	63,56	90,25	137 286 232	63,89	90,50	9 461 498	6,89
zusammen ..	166 543 792	72,13	—	156 461 263	72,82	—	10 082 529	6,44
2. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr:								
für die II. Wagenklasse ..	4 694 880	2,03	4,65	4 120 492	1,92	4,29	574 388	13,94
" " III. " ..	16 227 449	7,03	8,02	14 287 954	6,65	7,74	1 939 495	13,57
zusammen ..	20 922 329	9,06	—	18 408 446	8,57	—	2 513 883	13,66
3. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr:								
für die I. Wagenklasse ..	2 911	0,00	0,02	3 555	0,00	0,02	*644*	*18,12*
" " II. " ..	94 866	0,04	0,10	43 070	0,02	0,05	51 796	120,26
" " III. " ..	245 445	0,11	0,12	107 853	0,05	0,06	137 592	127,57
zusammen ..	343 222	0,15	—	154 478	0,07	—	188 744	122,18 [2])
4. für Gesellschaftsfahrten:								
für die I. Wagenklasse ..	109 589	0,05	0,59	83 996	0,04	0,45	25 593	30,47
" " II. " ..	199 456	0,09	0,20	163 326	0,07	0,17	36 130	22,12
" " III. " ..	1 029 988	0,44	0,51	682 302	0,32	0,37	347 686	50,96
" " IV. " ..	1 971 470	0,85	1,21	1 796 678	0,84	1,19	174 792	9,73
zusammen ..	3 310 503	1,43	—	2 726 302	1,27	—	584 201	21,43
5. im ganzen (1 bis 4):								
für die I. Wagenklasse ..	6 494 591	2,81	35,26	6 558 283	3,05	35,19	*63 692*	*0,97*
" " II. " ..	23 564 666	10,21	23,36	22 243 803	10,35	23,16	1 320 863	5,94
" " III. " ..	52 116 296	22,57	25,77	46 976 009	21,87	25,45	5 140 287	10,94
" " IV. " ..	148 719 200	64,41	91,46	139 082 910	64,73	91,69	9 636 290	6,93
zusammen ..	230 894 753	100,00	—	214 861 005	100,00	—	16 033 748	7,46.

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär. — [2]) Diese bedeutenden Unterschiede sind auf die Einführung des mit der Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs am 5. Dezember 1906 in Kraft getretenen neuen Tarifs für den Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr zurückzuführen, durch den u. a. auch für den Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn die I. Wagenklasse sowie die Rückfahrkarten in Wegfall gekommen sind.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 1 bis 7, Sp. 5 und 6. S. 190 ff.

β. Zahl der beförderten Personen.

Auf einfache Fahrkarten wurden 374 728 849 gegen 342 957 095 Personen im Vorjahre, somit 31 771 754 Personen oder 9,26 % mehr befördert.

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
Es fuhren:	Personen	in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1]	Personen	in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1]	Personen	%
1. nach dem Normaltarif:						
in der I. Wagenklasse	354 826	14,89	356 428	13,29	*1 602*	*0,45*
" " II. "	3 898 580	4,76	3 603 161	4,64	295 419	8,20
" " III. "	20 680 588	5,53	18 345 731	5,87	2 334 857	12,73
" " IV. "	234 229 599	60,72	218 287 206	61,26	15 942 393	7,30
zusammen	259 163 593	—	240 592 526	—	18 571 067	7,72
und zwar:						
a. in Schnellzügen:						
in der I. Wagenklasse ..	265 525	10,77	254 559	9,49	10 966	4,31
" " II. " ..	1 206 720	1,47	1 147 154	1,48	59 566	5,19
" " III. " ..	3 670 508	0,98	3 225 811	0,94	444 697	13,79
zusammen	5 142 753	—	4 627 524	—	515 229	11,13
b. in andern Zügen:						
in der I. Wagenklasse ..	89 301	3,62	101 869	3,80	*12 568*	*12,34*
" " II. " ..	2 691 860	3,29	2 456 007	3,16	235 853	9,60
" " III. " ..	17 010 080	4,55	15 119 920	4,43	1 890 160	12,50
" " IV. " ..	234 229 599	60,72	218 287 206	61,26	15 942 393	7,30
zusammen	254 020 840	—	235 965 002	—	18 055 838	7,65
2. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr:						
in der II. Wagenklasse	17 634 113	21,55	15 585 744	20,09	2 048 369	13,14
" " III. "	95 180 851	25,48	84 848 185	24,85	10 332 666	12,18
zusammen	112 814 964	—	100 433 929	—	12 381 035	12,33
3. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr:						
in der I. Wagenklasse	9 451	0,38	12 602	0,47	*3 151*	*25,00*
" " II. "	361 840	0,45	245 918	0,32	115 922	47,14
" " III. "	1 470 064	0,39	876 166	0,25	593 898	67,78
zusammen	1 841 355	—	1 134 686	—	706 669	62,28 [2]
4. bei Gesellschaftsfahrten:						
in der I. Wagenklasse	25 350	1,03	22 317	0,83	3 033	13,59
" " II. "	67 547	0,08	57 365	0,07	10 182	17,75
" " III. "	521 875	0,14	436 612	0,13	85 263	19,53
" " IV. "	294 165	0,08	279 660	0,08	14 505	5,19
zusammen	908 937	—	795 954	—	112 983	14,19
5. im ganzen (1 bis 4):						
in der I. Wagenklasse	389 627	15,80	391 347	14,59	*1 720*	*0,44*
" " II. "	21 962 080	26,84	19 492 188	25,12	2 469 892	12,67
" " III. "	117 853 378	31,54	104 506 694	30,60	13 346 684	12,77
" " IV. "	234 523 764	60,80	218 566 866	61,34	15 956 898	7,30
zusammen	374 728 849	—	342 957 095	—	31 771 754	9,26

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär — [2]) Vgl. Anm. [2]) auf S. 55.

γ. Zahl der Personenkilometer.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 1 bis 7, Sp. 7 und 8. S. 190 ff.

Die Zahl der auf einfache Fahrkarten zurückgelegten Personenkilometer betrug 9 557 000 411 gegen 8 857 841 880 im Vorjahre; es sind somit 699 158 531 Personen-kilometer oder 7,89 % mehr geleistet.

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
Es wurden gefahren:	Personen-kilometer	in % der Gesamt-leistung in jeder Klasse 1)	Personen-kilometer	in % der Gesamt-leistung in jeder Klasse 1)	Personen-kilometer	%
1. nach dem Normaltarif:						
in der I. Wagenklasse	70 297 143	27,26	71 296 843	27,14	*999 700*	*1,40*
" " II. "	283 086 354	11,94	273 072 866	12,12	10 013 488	3,67
" " III. "	792 211 777	10,28	729 644 278	10,89	62 567 499	8,58
" " IV. "	7 137 193 114	80,98	6 674 742 156	81,43	462 450 958	6,93
zusammen	8 282 788 388	—	7 748 756 143	—	534 032 245	6,89
und zwar:						
a. in Schnellzügen:						
in der I. Wagenklasse ..	66 277 667	25,70	66 887 835	25,46	*610 168*	*0,91*
" " II. " ..	223 752 414	9,44	213 642 690	9,48	10 109 724	4,73
" " III. " ..	397 759 446	5,16	353 974 252	5,04	43 785 194	12,37
zusammen	687 789 527	—	634 504 777	—	53 284 750	8,40
b. in andern Zügen:						
in der I. Wagenklasse ..	4 019 476	1,56	4 409 008	1,68	*389 532*	*8,83*
" " II. " ..	59 333 940	2,50	59 430 176	2,64	*96 236*	*0,16*
" " III. " ..	394 452 331	5,12	375 670 026	5,35	18 782 305	5,00
" " IV. " ..	7 137 193 114	80,98	6 674 742 156	81,43	462 450 958	6,93
zusammen	7 594 998 861	—	7 114 251 366	—	480 747 495	6,76
2. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr:						
in der II. Wagenklasse	173 242 791	7,31	152 047 690	6,75	21 195 101	13.94
" " III. "	901 524 926	11,70	793 775 236	11,31	107 749 690	13,57
zusammen	1 074 767 717	—	945 822 926	—	128 944 791	13,63
3. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr:						
in der I. Wagenklasse	47 643	0,02	58 183	0,02	*10 540*	*18,12*
" " II. "	2 476 919	0,10	1 124 543	0,05	1 352 376	120,26
" " III. "	8 828 957	0,11	3 879 604	0,06	4 949 353	127,57
zusammen	11 353 519	—	5 062 330	—	6 291 189	124,27 2)
4. bei Gesellschaftsfahrten:						
in der I. Wagenklasse	2 337 131	0,91	1 988 296	0,76	348 835	17,54
" " II. "	5 638 553	0,24	4 707 106	0,21	931 447	19,79
" " III. "	48 895 911	0,64	31 934 228	0,45	16 961 683	53,11
" " IV. "	131 219 192	1,49	119 570 851	1,46	11 648 341	9,74
zusammen	188 090 787	—	158 200 481	—	29 890 306	18,89
5. überhaupt (1 bis 4):						
in der I. Wagenklasse	72 681 917	28,19	73 343 322	27,92	*661 405*	*0,90*
" " II. "	464 444 617	19,59	430 952 205	19,18	33 492 412	7,77
" " III. "	1 751 461 571	22,73	1 559 233 346	22,21	192 228 225	12,33
" " IV. "	7 268 412 306	82,47	6 794 313 007	82,89	474 099 299	6,98
zusammen	9 557 000 411	—	8 857 841 880	—	699 158 531	7,89.

1) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär. — 2) Vgl. Anm. 2) auf S. 55.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 1 bis 7, Sp. 6, 8, 11/12. S. 194.

δ. Verhältnis zum Gesamtverkehr.

An den Ergebnissen des gesamten Personenverkehrs ist der Verkehr auf einfache Fahrkarten beteiligt:

		bei der Einnahme mit %	bei der Zahl der beförderten Personen mit %	bei der Zahl der geleisteten Personenkilometer mit %
im ganzen	1906	46,78	43,88	47,59
	1905	46,78	43,56	47,73
davon:				
1. der Verkehr nach dem Normaltarif*)	1906	41,80	30,35	41,25
	1905	42,15	30,56	41,75
und zwar:				
a. der Schnellzugverkehr	1906	8,06	0,60	3,43
	1905	8,08	0,59	3,42
b. der Personenzugverkehr	1906	33,74	29,75	37,82
	1905	34,07	29,97	38,33
2. der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906	4,24	13,21	5,35
	1905	4,01	12,76	5,10
3. der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906	0,07	0,21	0,05
	1905	0,03	0,14	0,03
4. der Gesellschaftsfahrt-Verkehr	1906	0,67	0,11	0,94
	1905	0,59	0,10	0,85.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 1 bis 7, Sp. 9, 13 und 14. S. 190 ff.

ε. Beförderungsstrecken und Durchschnittseinnahmen.

Im Verkehr auf einfache Fahrkarten betrugen die durchschnittlichen Beförderungsstrecken und die Durchschnittseinnahmen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906			1905			1906 mehr *weniger*		
	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰
1. im Verkehre nach dem Normaltarif:									
bei der I. Wagenklasse	198,12	17,99	9,08	200,03	18,15	9,08	*1,91*	*0,16*	—
„ „ II. „	72,61	4,76	6,56	75,79	4,97	6,56	*3,18*	*0,21*	—
„ „ III. „	38,31	1,67	4,37	39,77	1,74	4,37	*1,46*	*0,07*	—
„ „ IV. „	30,47	0,63	2,06	30,58	0,63	2,06	*0,11*	—	—
bei allen Klassen zusammen	31,96	0,80	2,49	32,21	0,80	2,50	*0,25*	—	*0,01*

*) An dem Verkehre nach dem Normaltarif in den ersten drei Wagenklassen ist beteiligt:

		bei der Einnahme mit %	bei der Zahl der beförderten Personen mit %	bei der Zahl der geleisteten Personenkilometer mit %
a. der Verkehr auf einfache Fahrkarten	1906	23,52	15,76	17,03
	1905	23,74	14,56	17,17
und zwar:				
der Schnellzugverkehr	1906	15,70	3,25	10,22
	1905	15,65	3,02	10,14
der Personenzugverkehr	1906	7,82	12,51	6,81
	1905	8,09	11,54	7,03
b. der Rückfahrverkehr	1906	76,48	84,24	82,97
	1905	76,26	85,44	82,83.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906			1905			1906 mehr *weniger*		
	die Beförderungsstrecke	die Einnahme		die Beförderungsstrecke	die Einnahme		die Beförderungsstrecke	die Einnahme	
		für 1 Person	für 1 Personenkilometer		für 1 Person	für 1 Personenkilometer		für 1 Person	für 1 Personenkilometer
und zwar:	km	ℳ	₰	km	ℳ	₰	km	ℳ	₰
a. im Schnellzugverkehr:									
bei der I. Wagenklasse ...	249,61	22,70	9,10*)	262,76	23,93	9,11*)	*13,15*	*1,23*	*0,01*
„ „ II. „ ...	185,42	12,41	6,69*)	186,24	12,48	6,70*)	*0,82*	*0,07*	*0,01*
„ „ III. „ ...	108,37	5,11	4,72*)	109,73	5,18	4,72*)	*1,36*	*0,07*	—
bei allen Klassen zusammen	133,74	7,73	5,78	137,12	8,02	5,85	*3,38*	*0,29*	*0,07*
b. im Personenzugverkehr:									
bei der I. Wagenklasse ...	45,01	3,96	8,81*)	43,28	3,72	8,60*)	1,73	0,24	0,21
„ „ II. „ ...	22,04	1,34	6,06*)	24,20	1,47	6,07*)	*2,16*	*0,13*	*0,01*
„ „ III. „ ...	23,19	0,93	4,02*)	24,85	1,00	4,04*)	*1,66*	*0,07*	*0,02*
„ „ IV. „ ...	30,47	0,63	2,06*)	30,58	0,63	2,06*)	*0,11*	—	—
bei allen Klassen zusammen	29,90	0,66	2,19	30,15	0,66	2,20	*0,25*	—	*0,01*
2. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr:									
bei der II. Wagenklasse	9,82	0,27	2,71	9,76	0,26	2,71	0,06	0,01	—
„ „ III. „	9,47	0,17	1,80	9,36	0,17	1,80	0,11	—	—
bei beiden Klassen zusammen ..	9,53	0,19	1,95	9,42	0,18	1,95	0,11	0,01	—
3. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr:									
bei der I. Wagenklasse	5,01	0,31	6,11	4,62	0,28	6,11	0,42	0,03	—
„ „ II. „	6,85	0,26	3,83	4,57	0,18	3,83	2,28	0,08	—
„ „ III. „	6,01	0,17	2,78	4,43	0,12	2,78	1,58	0,05	—
bei allen Klassen zusammen ..	6,17	0,19	3,02	4,46	0,14	3,05	1,71	0,05	*0,03*
4. bei Gesellschaftsfahrten:									
bei der I. Wagenklasse	92,19	4,32	4,69	89,09	3,76	4,22	3,10	0,56	0,47
„ „ II. „	83,48	2,95	3,54	82,06	2,85	3,47	1,42	0,10	0,07
„ „ III. „	93,69	1,97	2,11	73,14	1,56	2,14	20,55	0,41	*0,03*
„ „ IV. „	446,07	6,70	1,50	427,56	6,42	1,50	18,51	0,28	—
bei allen Klassen zusammen ..	206,93	3,64	1,76	198,76	3,43	1,72	8,17	0,21	0,04
5. überhaupt:									
bei der I. Wagenklasse	186,54	16,67	8,94	187,41	16,76	8,94	*0,87*	*0,09*	—
„ „ II. „	21,15	1,07	5,07	22,11	1,14	5,16	*0,96*	*0,07*	*0,09*
„ „ III. „	14,86	0,44	2,98	14,92	0,45	3,01	*0,06*	*0,01*	*0,03*
„ „ IV. „	30,99	0,63	2,05	31,09	0,64	2,05	*0,10*	*0,01*	—
bei allen Klassen zusammen ..	25,50	0,62	2,42	25,83	0,63	2,43	*0,33*	*0,01*	*0,01.*

2. Militärbeförderung.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 8, S. 194.

Die gesamte Militärbeförderung ergab folgendes Bild:

	1	2	3	4	5	6	7
	die Einnahme				die Zahl der beförderten Personen	die Zahl der gefahrenen Personenkilometer	die durchschnittliche Beförderungsstrecke für 1 Person
Es betrug:	im ganzen ℳ	in % der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung	für 1 Person ℳ	für 1 Personenkilometer ₰			km
1906	9 429 374	1,91	0,91	1,01	10 326 255	933 479 439	90,40
1905	8 296 381	1,81	0,90	1,00	9 224 331	826 211 020	89,57
1906 mehr	1 132 993	0,10	0,01	0,01	1 101 924	107 268 419	0,83
	= 13,66 %	—	—	—	= 11,95 %	= 12,98 %	—.

An der Gesamteinnahme des Titels 1 ist die Militärbeförderung mit 1,85 % beteiligt (gegen 1,75 % im Vorjahr).

*) Die Normalsätze für die Person und das Kilometer betragen in Pfennig: in Schnellzügen 9,0 für I., 6,67 für II. und 4,67 für III. Wagenklasse; in Personenzügen 8,0 für I., 6,0 für II., 4,0 für III. und 2,0 für IV. Klasse.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 10 bis 20, Sp. 10 und 12. S. 190 ff.

3. Rückfahrverkehr.

Der gesamte Rückfahrverkehr (auf gewöhnliche Rückfahrkarten, Arbeiter-Rückfahrkarten, Arbeiter-Wochenkarten[1]), Sonntagskarten, Sonderzugkarten, Zeitkarten und Schülerkarten) stellte sich, wie folgt:

a. Einnahme.

Die Einnahme aus dem Rückfahrverkehr ergab 231 380 066 *M.* gegen 215 842 377 *M.* im Vorjahre. Sie ist sonach um 15 537 689 *M.* oder 7,20 % gestiegen.

Es wurden eingenommen:	1	2	3	4	5	6	7	8
	1906			1905			1906 mehr *weniger*	
	überhaupt *M.*	in %	in % der Gesamteinnahme jeder Klasse[2])	überhaupt *M.*	in %	in % der Gesamteinnahme jeder Klasse[2])	*M.*	%
1. im Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif:								
für die I. Wagenklasse ..	8 647 652	3,74	46,95	8 849 550	4,10	47,48	*201 898*	*2,28*
" " II. " ..	60 247 896	26,04	59,72	57 550 820	26,66	59,91	2 697 076	4,69
" " III. " ..	124 831 466	53,95	61,74	114 449 708	53,03	62,00	10 381 758	9,07
zusammen ..	193 727 014	83,73	—	180 850 078	83,79	—	12 876 936	7,12
2. im Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn[3]):								
für die I. Wagenklasse ..	1 346	0,00	0,01	1 684	0,00	0,01	*338*	*20,07*
" " II. " ..	16 507	0,01	0,01	21 395	0,01	0,02	*4 888*	*22,85*
" " III. " ..	66 799	0,03	0,03	83 953	0,04	0,04	*17 154*	*20,43*
zusammen ..	84 652	0,04	—	107 032	0,05	—	*22 380*	*20,91*
3. im Arbeiter-Rückfahrverkehr (für die IV. Wagenklasse) ..	3 301 997	1,43	2,03	2 938 432	1,36	1,94	363 565	12,37
4. im Verkehr auf Arbeiter-Wochenkarten (für die IV. Wagenklasse)	10 581 884	4,57	6,51	9 672 137	4,48	6,37	909 747	9,41
5. im Verkehr auf Sonntagskarten:								
für die I. Wagenklasse ..	5 212	0,00	0,03	6 841	0,00	0,04	*1 629*	*23,81*
" " II. " ..	687 910	0,30	0,68	664 271	0,31	0,69	23 639	3,56
" " III. " ..	4 004 921	1,73	1,98	3 728 318	1,73	2,02	276 603	7,42
zusammen ..	4 698 043	2,03	—	4 399 430	2,04	—	298 613	6,79
6. im Verkehr auf Sonderzugkarten, bei Gesellschaftsfahrten usw.:								
für die I. Wagenklasse ..	34 090	0,01	0,18	31 613	0,02	0,17	2 477	7,84
" " II. " ..	382 744	0,16	0,38	402 233	0,19	0,42	*19 489*	*4,85*
" " III. " ..	2 391 887	1,04	1,18	2 373 318	1,09	1,29	18 569	0,78
zusammen ..	2 808 721	1,21	—	2 807 164	1,30	—	1 557	0,06
7. im Verkehr auf Zeitkarten:								
für die I. Wagenklasse ..	224 627	0,10	1,22	251 451	0,12	1,35	*26 824*	*10,67*
" " II. " ..	4 456 501	1,92	4,42	4 215 841	1,95	4,39	240 660	5,71
" " III. " ..	10 593 433	4,58	5,24	9 765 614	4,52	5,29	827 819	8,48
zusammen ..	15 274 561	6,60	—	14 232 906	6,59	—	1 041 655	7,32

[1]) Die Arbeiter-Wochenkarten werden unterschieden nach Karten zur täglich einmaligen Fahrt und Karten zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt. Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 13 und 14. — [2]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär. — [3]) Vgl. Anm. [2]) auf S. 55.

Es wurden eingenommen:	1906 überhaupt ℳ	1906 in %	1906 in % der Gesamteinnahme jeder Klasse[1]	1905 überhaupt ℳ	1905 in %	1905 in % der Gesamteinnahme jeder Klasse[1]	1906 mehr *weniger* ℳ	1906 mehr *weniger* %
	1	2	3	4	5	6	7	8
8. im Verkehr auf Schülerkarten:								
für die II. Wagenklasse ..	42 479	0,02	0,04	37 816	0,02	0,04	4 663	12,33
» » III. » ..	860 715	0,37	0,43	797 382	0,37	0,43	63 333	7,94
zusammen ..	903 194	0,39	—	835 198	0,39	—	67 996	8,14
9. im ganzen (1 bis 8):								
für die I. Wagenklasse ..	8 912 927	3,85	48,39	9 141 139	4,24	49,05	*228 212*	*2,50*
» » II. » ..	65 834 037	28,45	65,25	62 892 376	29,14	65,47	2 941 661	4,68
» » III. » ..	142 749 221	61,70	70,60	131 198 293	60,78	71,07	11 550 928	8,80
» » IV. » ..	13 883 881	6,00	8,54	12 610 569	5,84	8,31	1 273 312	10,10
zusammen ..	231 380 066	100,00	—	215 842 377	100,00	—	15 537 689	7,20.

β. Zahl der verkauften Rückfahrkarten aller Art.

Vgl. Anlage 6 unter B lfde Nr 10 bis 20, Sp. 4. S. 190 ff.

Die Gesamtzahl der verkauften Rückfahrkarten betrug 94 327 402 gegen 91 602 583 Stück im Vorjahre; es sind somit 2 724 819 Karten oder 2,97 % mehr ausgegeben worden.

Es wurden verkauft:	1906 Stück	1906 %	1905 Stück	1905 %	1906 mehr *weniger* Stück	1906 mehr *weniger* %
	1	2	3	4	5	6
für die I. Wagenklasse	603 110	0,64	646 157	0,71	*43 047*	*6,66*
» » II. »	12 186 834	12,92	12 302 600	13,43	*115 766*	*0,94*
» » III. »	63 984 639	67,83	62 329 915	68,04	1 654 724	2,65
» » IV. »	17 552 819	18,61	16 323 911	17,82	1 228 908	7,53
zusammen	94 327 402	100,00	91 602 583	100,00	2 724 819	2,97
und zwar:						
gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	66 643 682	70,65	65 443 052	71,44	1 200 630	1,83
im Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn[2])	393 403	0,42	555 664	0,61	*162 261*	*29,20*
Arbeiter-Rückfahrkarten	5 584 015	5,92	5 452 286	5,95	131 729	2,42
Arbeiter-Wochenkarten	11 968 804	12,69	10 871 625	11,87	1 097 179	10,09
Sonntagskarten	5 659 410	6,00	5 483 162	5,99	176 248	3,21
Sonderzugkarten, Gesellschaftsfahrkarten usw.	1 533 162	1,63	1 479 229	1,61	53 933	3,65
Zeitkarten	2 505 547	2,65	2 280 609	2,49	224 938	9,86
Schülerkarten	39 379	0,04	36 956	0,04	2 423	6,56
zusammen	94 327 402	100,00	91 602 583	100,00	2 724 819	2,97.

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär.
[2]) Vgl. Anm. [2]) auf S. 55.

γ. Zahl der auf Rückfahrkarten zurückgelegten Fahrten.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 10 bis 20, Sp. 5 und 6. S. 190 ff.

Auf Rückfahrkarten wurden 468 428 625 gegen 434 619 466 Fahrten im Jahre 1905, also 33 809 159 Fahrten oder 7,78 % mehr zurückgelegt.

Es wurden gezählt:	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	Fahrten	in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1]	Fahrten	in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1]	Fahrten	%
1. im Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif:						
in der I. Wagenklasse	1 130 862	45,85	1 215 490	45,33	*84 628*	*6,96*
" " II. "	21 831 332	26,68	22 069 946	28,45	*238 614*	*1,08*
" " III. "	110 325 170	29,53	107 600 668	31,51	2 724 502	2,53
zusammen	133 287 364	—	130 886 104	—	2 401 260	1,83
2. im Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn [2]:						
in der I. Wagenklasse	5 114	0,21	7 294	0,27	*2 180*	*29,89*
" " II. "	95 422	0,12	139 376	0,18	*43 954*	*31,54*
" " III. "	686 270	0,18	964 658	0,28	*278 388*	*28,86*
zusammen	786 806	—	1 111 328	—	*324 522*	*29,20*
3. im Arbeiter-Rückfahrverkehr (in der IV. Wagenklasse)	11 168 030	2,89	10 904 572	3,06	263 458	2,42
4. im Verkehr auf Arbeiter-Wochenkarten (in der IV. Wagenklasse)	140 053 368	36,31	126 843 954	35,60	13 209 414	10,41
5. im Verkehr auf Sonntagskarten:						
in der I. Wagenklasse	6 882	0,28	9 424	0,35	*2 542*	*26,97*
" " II. "	1 185 290	1,45	1 189 914	1,53	*4 624*	*0,39*
" " III. "	10 126 648	2,71	9 766 986	2,86	359 662	3,68
zusammen	11 318 820	—	10 966 324	—	352 496	3,21
6. im Verkehr auf Sonderzugkarten, bei Gesellschaftsfahrten usw.:						
in der I. Wagenklasse	39 652	1,60	32 906	1,23	6 746	20,50
" " II. "	135 738	0,16	145 416	0,19	*9 678*	*6,66*
" " III. "	2 890 934	0,77	2 780 136	0,82	110 798	3,99
zusammen	3 066 324	—	2 958 458	—	107 866	3,65
7. im Verkehr auf Zeitkarten:						
in der I. Wagenklasse	859 762	34,86	992 240	37,00	*132 478*	*13,35*
" " II. "	35 863 526	43,83	33 860 477	43,64	2 003 049	5,92
" " III. "	122 046 582	32,67	107 364 091	31,44	14 682 491	13,68
zusammen	158 769 870	—	142 216 808	—	16 553 062	11,64
8. im Verkehr auf Schülerkarten:						
in der II. Wagenklasse	520 982	0,64	465 718	0,60	55 264	11,87
" " III. "	9 457 061	2,53	8 266 200	2,42	1 190 861	14,41
zusammen	9 978 043	—	8 731 918	—	1 246 125	14,27
9. im ganzen (1 bis 8):						
in der I. Wagenklasse	2 042 272	82,80	2 257 354	84,18	*215 082*	*9,53*
" " II. "	59 632 290	72,88	57 870 847	74,59	1 761 443	3,04
" " III. "	255 532 665	68,39	236 742 739	69,33	18 789 926	7,94
" " IV. "	151 221 398	39,20	137 748 526	38,66	13 472 872	9,78
zusammen	468 428 625	—	434 619 466	—	33 809 159	7,78

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär. — [2]) Vgl. Anm. [2]) auf S. 55.

δ. Zahl der im Rückfahrverkehr gefahrenen Personenkilometer.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 10 bis 20, Sp. 7 und 8. S. 190 ff.

Die Zahl der im Rückfahrverkehr gefahrenen Personenkilometer betrug 9 220 719 780 gegen 8 530 162 545 im Jahre 1905, somit 690 557 235 oder 8,10 % mehr.

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
Es wurden gefahren:	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse [1])	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse [1])	Personenkilometer	%
1. auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif:						
in der I. Wagenklasse	141 613 267	54,92	144 469 711	55,00	*2 856 444*	*1,98*
" " II. "	1 335 743 184	56,36	1 277 018 511	56,67	58 724 673	4,60
" " III. "	4 104 991 826	53,28	3 758 902 869	53,54	346 088 957	9,21
zusammen	5 582 348 277	—	5 180 391 091	—	401 957 186	7,76
2. im Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn [2]):						
in der I. Wagenklasse	30 661	0,01	38 360	0,01	*7 699*	*20,07*
" " II. "	532 484	0,02	690 161	0,03	*157 677*	*22,85*
" " III. "	3 106 930	0,04	3 904 791	0,05	*797 861*	*20,43*
zusammen	3 670 075	—	4 633 312	—	*963 237*	*20,79*
3. auf Arbeiter-Rückfahrkarten (in der IV. Wagenklasse) ...	331 537 539	3,76	293 965 924	3,59	37 571 615	12,78
4. auf Arbeiter-Wochenkarten (in der IV. Wagenklasse) ...	1 213 856 518	13,77	1 108 253 003	13,52	105 603 515	9,53
5. auf Sonntagskarten:						
in der I. Wagenklasse	129 493	0,05	170 174	0,06	*40 681*	*23,91*
" " II. "	22 693 621	0,96	21 908 225	0,97	785 396	3,58
" " III. "	197 393 308	2,56	183 377 758	2,61	14 015 550	7,64
zusammen	220 216 422	—	205 456 157	—	14 760 265	7,18
6. auf Sonderzugkarten, bei Gesellschaftsfahrten usw.:						
in der I. Wagenklasse	651 359	0,25	594 827	0,23	56 532	9,50
" " II. "	12 412 261	0,52	12 944 837	0,58	*532 576*	*4,11*
" " III. "	128 505 943	1,67	124 149 069	1,77	4 356 874	3,51
zusammen	141 569 563	—	137 688 733	—	3 880 830	2,82
7. auf Zeitkarten:						
in der I. Wagenklasse	13 033 116	5,06	14 740 017	5,61	*1 706 901*	*11,58*
" " II. "	367 617 265	15,51	347 781 866	15,43	19 835 399	5,70
" " III. "	1 260 918 848	16,37	1 159 045 231	16,51	101 873 617	8,79
zusammen	1 641 569 229	—	1 521 567 114	—	120 002 115	7,89
8. auf Schülerkarten:						
in der II. Wagenklasse	2 887 545	0,12	2 593 740	0,12	293 805	11,33
" " III. "	83 064 612	1,08	75 613 471	1,08	7 451 141	9,85
zusammen	85 952 157	—	78 207 211	—	7 744 946	9,90
9. im ganzen (1 bis 8):						
in der I. Wagenklasse	155 457 896	60,29	160 013 089	60,91	*4 555 193*	*2,85*
" " II. "	1 741 886 360	73,49	1 662 937 340	73,80	78 949 020	4,75
" " III. "	5 777 981 467	75,00	5 304 993 189	75,56	472 988 278	8,92
" " IV. "	1 545 394 057	17,53	1 402 218 927	17,11	143 175 130	10,21
zusammen	9 220 719 780	—	8 530 162 545	—	690 557 235	8,10.

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär. — [2]) Vgl. Anm. [2]) auf S. 55.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 10 bis 20, Sp. 6, 8, 11/12. S. 194.

ε. Verhältnis zum Gesamtverkehr.

An den Ergebnissen des gesamten Personenverkehrs ist der Rückfahrverkehr beteiligt:

		bei der Einnahme mit %	bei der Zahl der beförderten Personen (der Fahrten) mit %	bei der Zahl der geleisteten Personenkilometer mit %
im ganzen	1906	46,88	54,85	45,92
	1905	47,00	55,21	45,96
davon:				
1. der Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif[1])	1906	39,25	15,61	27,80
	1905	39,38	16,63	27,91
2. der Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906	0,02	0,09	0,02
	1905	0,02	0,14	0,03
3. der Arbeiter-Rückfahrverkehr	1906	0,67	1,31	1,65
	1905	0,64	1,39	1,58
4. der Arbeiter-Wochenkartenverkehr	1906	2,14	16,40	6,05
	1905	2,11	16,11	5,97
5. der Sonntagskartenverkehr	1906	0,95	1,32	1,10
	1905	0,96	1,39	1,11
6. der Verkehr auf Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten usw.	1906	0,57	0,36	0,70
	1905	0,61	0,38	0,74
7. der Zeitkartenverkehr	1906	3,10	18,59	8,17
	1905	3,10	18,06	8,20
8. der Schülerkartenverkehr	1906	0,18	1,17	0,43
	1905	0,18	1,11	0,42.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 10 bis 20, Sp. 9, 13 und 14. S. 190 ff.

ζ. Beförderungsstrecken und Durchschnittseinnahmen.

Die im Rückfahrverkehr im Durchschnitt zurückgelegten Wegstrecken und die durchschnittlichen Einnahmen betrugen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906			1905			1906 mehr *weniger*		
	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person (Fahrt) ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person (Fahrt) ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰	die Beförderungsstrecke km	die Einnahme für 1 Person (Fahrt) ℳ	die Einnahme für 1 Personenkilometer ₰
1. im Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif:									
bei der I. Wagenklasse	125,23	7,65	6,11[2])	118,86	7,28	6,13[2])	6,37	0,37	*0,02*
„ „ II. „	61,18	2,76	4,51[2])	57,86	2,61	4,51[2])	3,32	0,15	—
„ „ III. „	37,21	1,13	3,04[2])	34,93	1,06	3,04[2])	2,28	0,07	—
bei allen Klassen zusammen	41,88	1,45	3,47	39,58	1,38	3,49	2,30	0,07	*0,02*
2. im Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn:									
bei der I. Wagenklasse	6,00	0,26	4,39	5,26	0,23	4,39	0,74	0,03	—
„ „ II. „	5,58	0,17	3,10	4,95	0,15	3,10	0,63	0,02	—
„ „ III. „	4,53	0,10	2,15	4,05	0,09	2,15	0,48	0,01	—
bei allen Klassen zusammen	4,66	0,11	2,31	4,17	0,10	2,31	0,49	0,01	—
3. im Arbeiter-Rückfahrverkehr (IV. Klasse)	29,69	0,30	1,00	26,96	0,27	1,00	2,73	0,03	—
4. im Verkehr auf Arbeiter-Wochenkarten (IV. Klasse)	8,67	0,08	0,87	8,74	0,08	0,87	*0,07*	—	—

[1]) S. Bemerkung auf S. 58.

[2]) Die Normalsätze für die Person und das Kilometer der Hin- und Rückfahrt betragen in Pfennig: 6,0 für I., 4,5 für II. und 3,0 für III. Klasse.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906			1905			1906 mehr *weniger*		
	die Beförderungsstrecke	die Einnahme		die Beförderungsstrecke	die Einnahme		die Beförderungsstrecke	die Einnahme	
		für 1 Person (Fahrt)	für 1 Personenkilometer		für 1 Person (Fahrt)	für 1 Personenkilometer		für 1 Person (Fahrt)	für 1 Personenkilometer
	km	M	Pf	km	M	Pf	km	M	Pf
5. im Verkehr auf Sonntagskarten:									
bei der I. Wagenklasse	18,82	0,76	4,02	18,06	0,73	4,02	0,76	0,03	—
" " II. "	19,15	0,58	3,03	18,41	0,56	3,03	0,74	0,02	—
" " III. "	19,49	0,40	2,03	18,78	0,38	2,03	0,71	0,02	—
bei allen Klassen zusammen ..	19,46	0,42	2,13	18,74	0,40	2,14	0,72	0,02	*0,01*
6. im Verkehr auf Sonderzugkarten, bei Gesellschaftsfahrten usw.:									
bei der I. Wagenklasse	16,43	0,86	5,23	18,08	0,96	5,31	*1,65*	*0,10*	*0,08*
" " II. "	91,44	2,82	3,08	89,02	2,77	3,11	2,42	0,05	*0,03*
" " III. "	44,45	0,83	1,86	44,66	0,85	1,91	*0,21*	*0,02*	*0,05*
bei allen Klassen zusammen ..	46,17	0,92	1,98	46,54	0,95	2,04	*0,37*	*0,03*	*0,06*
7. im Verkehr auf Zeitkarten:									
bei der I. Wagenklasse	15,16	0,26	1,72	14,86	0,25	1,71	0,30	0,01	0,01
" " II. "	10,25	0,12	1,21	10,27	0,12	1,21	*0,02*	—	—
" " III. "	10,33	0,09	0,84	10,80	0,09	0,84	*0,47*	—	—
bei allen Klassen zusammen ..	10,34	0,10	0,93	10,70	0,10	0,94	*0,36*	—	*0,01*
8. im Verkehr auf Schülerkarten:									
bei der II. Wagenklasse	5,54	0,08	1,47	5,57	0,08	1,46	*0,03*	—	0,01
" " III. "	8,78	0,09	1,04	9,15	0,10	1,05	*0,37*	*0,01*	*0,01*
bei beiden Klassen zusammen ..	8,61	0,09	1,05	8,96	0,10	1,07	*0,35*	*0,01*	*0,02*
9. überhaupt:									
bei der I. Wagenklasse	76,12	4,36	5,73	70,89	4,05	5,71	5,23	0,31	0,02
" " II. "	29,21	1,10	3,78	28,74	1,08	3,78	0,45	0,02	—
" " III. "	22,61	0,56	2,47	22,41	0,55	2,47	0,20	0,01	—
" " IV. "	10,22	0,09	0,90	10,18	0,09	0,90	0,04	—	—
bei allen Klassen zusammen ..	19,68	0,49	2,51	19,63	0,50	2,53	0,05	*0,01*	*0,02.*

4. Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 21. S. 190 ff.

a. Gesamtzahl der von eigenen Ausgabestellen [1]) ausgegebenen Fahrscheinhefte. [2])

Von den eigenen Ausgabestellen wurden ausgegeben:

auf Entfernungen	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	Fahrscheinhefte	%	Fahrscheinhefte	%	Fahrscheinhefte	%
von 600 bis 2 000 km	229 494	76,31	220 120	78,40	9 374	4,26
" 2 001 " 3 000 "	47 496	15,79	42 845	15,26	4 651	10,86
über 3 000 "	23 753	7,90	17 807	6,34	5 946	33,39
zusammen	300 743	100,00	280 772	100,00	19 971	7,11
davon Fahrscheinhefte für Kinder	3 240	1,08	3 098	1,10	142	4,58.

[1]) Eigene Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte bestehen in:
Berlin (im amtlichen Reisebureau auf dem Potsdamer Bhf und auf Bhf Alexanderplatz), Braunschweig (bei der Fahrkartenausgabe auf dem Hauptbhfe), Bremen, Breslau (im amtlichen Reisebureau auf dem Hauptbhfe), Bromberg, Cassel, Cöln (im amtlichen Reisebureau auf dem Hauptbhfe), Danzig (bei der Fahrkartenausgabe auf dem Hauptbhfe), Darmstadt (bei der Fahrkartenausgabe auf dem Hauptbhfe), Düsseldorf (auf dem Hauptbhfe), Elberfeld, Erfurt, Essen a. Ruhr (auf dem Hauptbhfe), Frankfurt a. Main (im amtlichen Reisebureau auf dem Hauptbhfe), Hamburg (auf dem Dammtorbhfe), Hannover (auf dem Hauptbhfe), Königsberg i. Pr. (bei der Fahrkartenausgabe auf dem Ostbhfe), Leipzig (in der Auskunftstelle der preuß. Staatsbahnen, Brühl 75/77), Magdeburg (auf dem Hauptbhfe), Mainz (bei der Fahrkartenausgabe auf dem Hauptbhfe), Münster i. W., Posen (Sapiehaplatz 10b), Saarbrücken und Stettin (auf dem Hauptbhfe).

Außerdem werden zusammenstellbare Fahrscheinhefte verkauft: in Berlin im Reisebureau der Hamburg—Amerika-Linie, W. 64, Unter den Linden 8, im Weltreisebureau Union, W. 64, Unter den Linden 5,6 und im Kaufhaus des Westens, Wittenbergplatz; in Breslau im Reisebureau der Paketfahrtgesellschaft, Schweidnitzer Stadtgraben 13, und im Klochschen Reisebureau, Neue Schweidnitzer Str. 4; in Cöln im Stadtbureau von Thos. Cook u. Sohn, Hohenzollernring 70; in Hamburg im Reisebureau von Thos. Cook u. Sohn, Alsterdamm 39, und im Reisebureau der Hamburg—Amerika-Linie, Jungfernstieg 27. — Eine Annahmestelle für Bestellungen befindet sich in Berlin auch auf dem Bhfe Friedrichstraße.

[2]) Fahrscheinhefte wurden verkauft:
im Jahre 1892 .. 318 956, im Jahre 1896 .. 409 129, im Jahre 1899 .. 477 694, im Jahre 1902 .. 242 636,
" " 1893 .. 347 603, " " 1897 .. 430 474, " " 1900 .. 525 258, " " 1903 .. 255 858,
" " 1894 .. 366 865, " " 1898 .. 452 328, " " 1901 .. 314 638, " " 1904 .. 261 065.
" " 1895 .. 402 795,

β. Zahl der verkauften Streckenabschnitte.

Die Gesamtzahl der für die eigenen Bahnstrecken verkauften **Streckenabschnitte** stellte sich auf 3 423 107 gegen 3 374 242 Stück im Vorjahre; sie ist somit um 48 865 Stück oder 1,45 % gestiegen.

Es wurden verkauft:	1906 von eigenen Ausgabestellen Streckenabschnitte (1)	1906 von fremden Ausgabestellen Streckenabschnitte (2)	1906 zusammen (3)	1905 von eigenen Ausgabestellen Streckenabschnitte (4)	1905 von fremden Ausgabestellen Streckenabschnitte (5)	1905 zusammen (6)	1906 mehr *weniger* Streckenabschnitte (7)	1906 mehr *weniger* % (8)
für die I. Wagenklasse	83 904	101 919	185 823	87 053	104 307	191 360	*5 537*	*2,89*
„ „ II. „	772 584	609 692	1 382 276	773 964	610 837	1 384 801	*2 525*	*0,18*
„ „ III. „	1 220 708	634 300	1 855 008	1 215 289	582 792	1 798 081	56 927	3,17
zusammen....	2 077 196	1 345 911	3 423 107	2 076 306	1 297 936	3 374 242	48 865	1,45.

γ. Einnahme.

Die aus dem Verkaufe zusammengestellter Fahrscheinhefte erzielte Einnahme betrug 15 297 996 ℳ gegen 14 445 386 ℳ im Vorjahre, sonach 852 610 ℳ oder 5,90 % mehr.

Es wurden eingenommen:	1906 überhaupt ℳ (1)	1906 in % (2)	1906 in % der Gesamteinnahme jeder Klasse [1] (3)	1905 überhaupt ℳ (4)	1905 in % (5)	1905 in % der Gesamteinnahme jeder Klasse [1] (6)	1906 mehr ℳ (7)	1906 mehr % (8)
für die I. Wagenklasse	1 877 202	12,27	10,19	1 853 537	12,83	9,94	23 665	1,28
„ „ II. „	7 682 052	50,22	7,62	7 449 061	51,57	7,75	232 991	3,13
„ „ III. „	5 738 742	37,51	2,84	5 142 788	35,60	2,79	595 954	11,59
zusammen....	15 297 996	100,00	—	14 445 386	100,00	—	852 610	5,90.

An der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung ist der Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte mit 3,10 % gegen 3,14 % im Vorjahre beteiligt.

δ. Zahl der auf zusammengestellte Fahrscheinhefte beförderten Personen. [2])

Die Zahl der auf zusammengestellte Fahrscheinhefte beförderten Personen betrug 511 211 gegen 477 870 im Vorjahre. Es sind sonach 33 341 Personen oder 6,98 % mehr befördert worden.

Es fuhren:	1906 Personen (1)	1906 in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1] (2)	1905 Personen (3)	1905 in % der Gesamtpersonenzahl jeder Klasse [1] (4)	1906 mehr Personen (5)	1906 mehr % (6)
in der I. Wagenklasse	34 515	1,40	32 893	1,28	1 622	4,93
„ „ II. „	228 175	0,28	221 269	0,29	6 906	3,12
„ „ III. „	248 521	0,07	223 708	0,07	24 813	11,09
zusammen....	511 211	—	477 870	—	33 341	6,98.

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen benutzten (wie 1905) 0,06 % zusammengestellte Fahrscheinhefte.

---

[1]) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär.

[2]) Für jedes Fahrscheinheft ist eine Person gerechnet. Die Personenzahl für die von fremden Ausgabestellen ausgegebenen preußisch-hessischen Streckenabschnitte ist in der Weise ermittelt, daß von diesen ebenso viele auf eine Person gerechnet sind, als im Durchschnitt preußisch-hessische Streckenabschnitte in den von eigenen Ausgabestellen verkauften Fahrscheinheften enthalten waren.

ε. Zahl der auf zusammengestellte Fahrscheinhefte gefahrenen Personenkilometer.

An Personenkilometern wurden auf zusammengestellte Fahrscheinhefte auf den eigenen Strecken zurückgelegt 368 298 251 gegen 345 251 688 im Vorjahre, somit 23 046 563 Personenkilometer oder 6,68 % mehr.

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
Es wurden gefahren:	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in jeder Klasse*)	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in jeder Klasse*)	Personenkilometer	%
in der I. Wagenklasse	29 709 131	11,52	29 331 980	11,17	377 151	1,29
" " II. "	163 912 998	6,92	159 391 893	7,07	4 521 105	2,84
" " III. "	174 676 122	2,27	156 527 815	2,23	18 148 307	11,59
zusammen	368 298 251	—	345 251 688	—	23 046 563	6,68.

An der Gesamtleistung sind die auf zusammengestellte Fahrscheinhefte zurückgelegten Fahrten mit 1,84 % (gegen 1905 mit 1,86 %) beteiligt.

ζ. Beförderungsstrecken und Durchschnittseinnahmen.

Die im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegten Wegstrecken und die durchschnittlichen Einnahmen betrugen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1906			1905			1906 mehr *weniger*		
	die durchschnittliche Beförderungsstrecke	die Einnahme		die durchschnittliche Beförderungsstrecke	die Einnahme		die durchschnittliche Beförderungsstrecke	die Einnahme	
		für 1 Person	für 1 Personenkilometer		für 1 Person	für 1 Personenkilometer		für 1 Person	für 1 Personenkilometer
	km	M.	Pf.	km	M.	Pf.	km	M.	Pf.
in der I. Wagenklasse ..	860,76	54,39	6,32	891,74	56,35	6,32	*30,98*	*1,96*	—
" " II. " ..	718,37	33,67	4,69	720,35	33,67	4,67	*1,98*	—	0,02
" " III. " ..	702,86	23,09	3,29	699,70	22,99	3,29	3,16	0,10	—
in allen Klassen zusammen	720,44	29,93	4,15	722,48	30,23	4,18	*2,04*	*0,30*	*0,03.*

5. Schlafwagenverkehr.

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 23, und unter C. S. 190 ff.

Aus dem Schlafwagenverkehr sind 1 815 054 M. gegen 1 661 423 M. im Vorjahre, somit 153 631 M. oder 9,25 % mehr eingenommen. Die Zahl der Reisenden betrug 252 325 gegen 227 271 im Vorjahre, somit 25 054 Reisende oder 11,02 % mehr. An dem Verkehre sind die Wagenklassen, wie folgt, beteiligt:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	1906					1905					1906 mehr			
	Reisende		Einnahme		in % der Gesamteinnahme jeder Klasse*)	Reisende		Einnahme		in % der Gesamteinnahme jeder Klasse*)	Reisende		Einnahme	
	Anzahl	%	M.	%		Anzahl	%	M.	%		Anzahl	%	M.	%
I. Klasse...	99 989	39,63	743 389	40,96	4,04	93 152	40,99	709 599	42,71	3,81	6 837	7,34	33 790	4,76
II. " ...	152 336	60,37	1 071 665	59,04	1,06	134 119	59,01	951 824	57,29	0,99	18 217	13,58	119 841	12,59
zusammen..	252 325	100,00	1 815 054	100,00	—	227 271	100,00	1 661 423	100,00	—	25 054	11,02	153 631	9,25

Ende 1906 waren im ganzen 28 von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Schlafwagenkurse mit 141 staatseigenen Schlafwagen vorhanden. Außerdem waren 12 Kurse im Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft. Die einzelnen Kurse.

---

*) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär.

der Umfang ihrer Benutzung und ihre Erträgnisse sind in der Anlage 6 unter C nachgewiesen. Neu eingerichtet wurden im Berichtsjahre die Kurse Berlin—Stettin—Danzig, Berlin—Posen—Allenstein—Eydtkuhnen und Frankfurt a. Main—Hannover—Bremen (Norddeich). Der Schlafwagenkurs Berlin—Oderberg—Budapest wird seit 10. Dezember 1906 nicht mehr von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, sondern von der Internationalen Schlafwagengesellschaft betrieben.

Von der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr brachte der Schlafwagenverkehr 0,37 % auf (1905 0,36 %).

Vgl. Anlage 6 unter B, lfde Nr 24 S. 190 ff.

6. Platzkarten.

Die Einnahme aus dem Verkaufe der Platzkarten in D-Zügen betrug 4 728 510 ℳ gegen 4 177 207 ℳ im Vorjahre, also 551 303 ℳ oder 13,20 % mehr; die Zahl der ausgegebenen Platzkarten ist von 3 876 808 auf 4 598 523 Stück, also um 721 715 Stück oder 18,62 % gestiegen. Für die einzelnen Klassen ergibt sich folgendes Bild:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	1906					1905					1906 mehr			
	Reisende		Einnahme		in % der Gesamteinnahme jeder Klasse *)	Reisende		Einnahme		in % der Gesamteinnahme jeder Klasse *)	Reisende		Einnahme	
	Anzahl	%	ℳ	%		Anzahl	%	ℳ	%		Anzahl	%	ℳ	%
I. Klasse ..	250 781	5,15	389 915	8,25	2,18	240 246	6,20	375 492	8,99	2,01	10 535	4,39	14 423	3,84
II. „ ..	1 978 915	43,03	2 738 231	57,91	2,71	1 771 860	45,70	2 527 303	60,50	2,63	207 055	11,69	210 928	8,35
III. „ ..	2 368 827	51,52	1 600 364	33,84	0,70	1 864 702	48,10	1 274 412	30,51	0,69	504 125	27,04	325 952	25,58
zusammen ..	4 598 523	100,00	4 728 510	100,00	—	3 876 808	100,00	4 177 207	100,00	—	721 715	18,62	551 303	13,20

Von der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr brachte der Platzkartenverkauf 0,96 % auf (gegen 0,91 % im Vorjahre).

D-Züge verkehrten auf folgenden Bahnstrecken:

Altona—Hamburg—Bremen—Münster i. Westf.—Oberhausen—Düsseldorf—Cöln,
Altona—Hamburg—Hannover—Cassel—Gießen—Frankfurt a. Main,
Altona—Hamburg—Hannover—Göttingen—Bebra—Frankfurt a. Main—Biblis—Mannheim—Karlsruhe—Basel,
Berlin—Wittenberge—Hamburg—Altona,
Berlin—Hagenow—Ratzeburg—Lübeck—Eutin—Kiel,
Berlin—Neustrelitz—Warnemünde (Kopenhagen) (vom 1. Oktober 1906 ab),
Berlin—(Neubrandenburg / Pasewalk)—Lauterbach a. Rügen (vom 1. Mai bis 30. September),
Berlin—Pasewalk—Stralsund—Saßnitz Hafen,
Berlin—(Schneidemühl—Konitz—Dirschau / Posen—Thorn)—Insterburg—Eydtkuhnen,
Berlin—Schneidemühl—Bromberg—Thorn—Alexandrowo,
Berlin—Görlitz—Neiße—Kattowitz (vom 1. Mai bis 30. September),
Berlin—Elsterwerda—Dresden—Bodenbach—Teplitz—Karlsbad (vom 1. Mai bis 30. September),
Berlin—Röderau—Dresden,
Berlin—Halle a. Saale—Rudolstadt—Probstzella—München,
Berlin—Leipzig—Hof—München,
Berlin—Erfurt—Ritschenhausen—Kissingen (vom 1. Mai bis 30. September),
Berlin—Erfurt—Ritschenhausen—Würzburg—(Heidelberg / Stuttgart)—Schaffhausen—Mailand,
Berlin—Erfurt—Bebra—Frankfurt a. Main—Heidelberg—Karlsruhe—Basel,
Berlin—Erfurt—Bebra—Frankfurt a. Main—(Biblis—Mannheim—Lauterburg—Straßburg / Biblis—Worms—Weißenburg—Straßburg)—Basel,
Berlin—Halle a. Saale—Eichenberg—Bebra—Frankfurt a. Main,

*) Gesamtergebnis jeder Klasse ohne Militär.

Berlin Stadtb.—Belzig—Nordhausen—Cassel—Gießen—Frankfurt a. Main—Biblis—Mannheim—Lauterburg—Straßburg—Basel,
Berlin — Magdeburg — Braunschweig — Hannover — Löhne — Dortmund — Essen a. Ruhr—Duisburg—Düsseldorf—Cöln (vom 1. Oktober ab),
Berlin — Magdeburg — Braunschweig — Hildesheim — Soest — Elberfeld — Cöln—Herbesthal (Paris),
Berlin—Stendal—Hannover—Löhne—Dortmund—Essen a. Ruhr—
Duisburg—Düsseldorf—Cöln
Oberhausen—Wesel—Boxtel—Vlissingen,
Berlin—Stendal—Hannover—Löhne—Osnabrück—Rheine—
Amsterdam
Rotterdam—Hoek van Holland,
Breslau—Posen—Hohensalza—Bromberg—Dirschau—Königsberg i. Pr.,
Essen a. Ruhr—Oberhausen—Wesel—Vlissingen (vom 1. Oktober ab),
Essen a. Ruhr—Düsseldorf
Hagen i. Westf.—Elberfeld — Opladen — Cöln-Deutz — Niederlahnstein — Wiesbaden—Frankfurt a. Main (vom 1. Oktober ab),
Frankfurt a. Main—Wiesbaden—Niederlahnstein—Cöln—Oberhausen—
Emmerich—Utrecht— Amsterdam
Rotterdam—Haag,
Frankfurt a. Main—Mainz—Gau-Algesheim—Bad Münster a. Stein—Saarbrücken—Metz,
Halle a. Saale—Probstzella—Lichtenfels—Nürnberg—Stuttgart—Zürich,
Amsterdam—Emmerich
Vlissingen—Wesel — Oberhausen—Düsseldorf—Cöln—Bingerbrück—Mainz—Lampertheim—Mannheim—Schwetzingen—Karlsruhe—Basel,
Hoek van Holland — Rotterdam — Cleve — Cöln — Bingerbrück — Bad Münster a. Stein—Weißenburg—Straßburg—Basel,
Ostende — Herbesthal — Cöln — Niederlahnstein — Wiesbaden — Frankfurt a. Main—München.

7. Wirtschaftsbetrieb in den Zügen.

Speisewagen verkehrten Ende 1906

zwischen Aachen/Schwerte,
zwischen Altona/Cöln, Altona/Frankfurt a. Main und Altona/Basel über Frankfurt a. Main—Mannheim—Karlsruhe,
zwischen Berlin/Altona, Berlin/Warnemünde, Berlin/Saßnitz über Neubrandenburg, Berlin/Saßnitz über Pasewalk, Berlin/Danzig—Dirschau über Stettin, Berlin/Insterburg über Schneidemühl—Dirschau, Berlin/Eydtkuhnen über Posen, Berlin/Breslau über Görlitz—Hirschberg, Berlin/Myslowitz über Sorau—Sagan, Berlin/Oderberg über Sorau—Sagan, Berlin/Wien über Dresden—Bodenbach, Berlin/München über Leipzig—Hof, Berlin/München über Rudolstadt—Probstzella, Berlin/Stuttgart über Ritschenhausen, Berlin/Frankfurt a. Main über Erfurt—Bebra, Berlin/Basel über Erfurt—Bebra—Frankfurt a. Main—Mannheim—Lauterburg—Straßburg, Berlin/Frankfurt a. Main über Halle—Eichenberg—Bebra, Berlin/Metz über Güsten—Gießen, Berlin/Cöln über Halberstadt—Arnsberg, Berlin/Cöln über Magdeburg—Hildesheim—Soest, Berlin/Cöln über Hannover—Essen a. Ruhr, Berlin/Vlissingen über Hannover—Essen a. Ruhr—Oberhausen—Boxtel,
zwischen Breslau/Königsberg i. Pr. und Breslau/Leipzig über Görlitz—Dresden,
zwischen Cöln/Straßburg über Saarbrücken,
zwischen Dortmund/Basel über Bad Münster a. Stein bezw. Frankfurt a. Main—Karlsruhe,
zwischen Essen a. Ruhr/Vlissingen über Wesel—Boxtel und Essen a. Ruhr/München über Frankfurt a. Main,
zwischen Frankfurt a. Main/Amsterdam über Niederlahnstein—Emmerich, Frankfurt a. Main/Basel über Heidelberg, Frankfurt a. Main/Basel über Mannheim, Frankfurt a. Main/Basel über Worms, Frankfurt a. Main/Offenburg und Frankfurt a. Main/Freiburg,
zwischen Halle a. Saale/Nürnberg über Probstzella,
zwischen Leipzig/Amsterdam über Cassel—Schwerte—Hagen—Oberhausen—Emmerich,
zwischen Löhne/Hoek van Holland über Rheine,
zwischen Stettin/Hamburg über Neubrandenburg—Lübeck,
zwischen Thorn/Insterburg (vom 3. Oktober 1906 ab),
zwischen Wiesbaden/Basel über Mannheim,

im Durchgang zwischen München/Brüssel über Frankfurt a. Main—Niederlahnstein—Cöln—Herbesthal, Hoek van Holland/Basel über Cleve—Cöln—Bingerbrück—Mannheim und zwischen Vlissingen/Basel über Wesel—Cöln—Bingerbrück—Bad Münster a. Stein,

außerdem während des Sommers 1906 zwischen Berlin/Hoyer Schleuse, Berlin/Heringsdorf, Berlin/Lauterbach a. Rügen, Berlin/Kattowitz über Görlitz—Neiße, Berlin/Karlsbad über Elsterwerda—Bodenbach, Berlin/Ritschenhausen und Frankfurt a. Main/Eger.

Ein Wirtschaftsbetrieb ohne Speisewagen, durch sogenannte Büfettwagen, fand Ende 1906 statt zwischen Berlin/Eydtkuhnen über Schneidemühl und Berlin/Thorn.

Eigentum der Staatseisenbahnverwaltung waren 19 Speise- und Büfettwagen. Außerdem waren 82 fremde Speisewagen in den eigenen Wagenpark eingestellt.

Aus der Verpachtung des Wirtschaftsbetriebs sind rd. 195 400 ℳ gegen 175 500 ℳ im Vorjahr eingenommen worden.

Vgl. Anlage 6 unter A 6. S. 189.

D. Gepäckverkehr.

Der Gepäckverkehr ergab rechnungsmäßig eine Mindereinnahme von 908 958 ℳ oder 7,12 %, in Wirklichkeit aber — unter Berücksichtigung der anderweiten Verrechnung der Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung nach den Ausführungen auf S. 50 — eine Mehreinnahme von 1 040 231 ℳ oder 9,62 %.

Im einzelnen haben betragen, wenn auch für 1905 die Ergebnisse des Expreßgutverkehrs außer Betracht bleiben:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	im ganzen	%	im ganzen	%	im ganzen	%
1. die Zahl der beförderten Tonnen:						
a. des frachtpflichtigen Gepäckes ... t	256 414	42,84	227 139	42,05	29 275	12,89
b. des frachtfreien Gepäckes ... "	306 529	51,22	280 014	51,85	26 515	9,47
c. der auf Fahrradkarten abgefertigten Fahrräder ... "	35 560	5,94	32 976	6,10	2 584	7,84
zusammen 1 ... "	598 503	100,00	540 129	100,00	58 374	10,81
2. die Zahl der Tonnenkilometer:						
a. des frachtpflichtigen Gepäckes ... tkm	21 964 358	44,12	19 568 457	42,85	2 395 901	12,24
b. des frachtfreien Gepäckes ... "	26 038 094	52,31	23 987 658	53,50	2 050 436	8,55
c. der auf Fahrradkarten abgefertigten Fahrräder ... "	1 778 000	3,57	1 648 800	3,65	129 200	7,84
zusammen 2 ... "	49 780 452	100,00	45 204 915	100,00	4 575 537	10,12
3. die Einnahmen:						
a. aus der Gepäckbeförderung ... ℳ	10 969 237	92,50	9 993 616	92,38	975 621	9,76
b. aus dem Verkaufe der Fahrradkarten ... "	889 012	7,50	824 402	7,62	64 610	7,84
zusammen 3 ... "	11 858 249	100,00	10 818 018	100,00	1 040 231	9,62
in % der Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr ...	2,33 %		2,28 %		0,05 %	—
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr ... ℳ	348		323		25	7,74
auf 10 000 Achskilometer der Gepäckwagen "	111		116		*5*	*4,31*
für 1 t frachtpflichtigen Gepäckes ... "	42,78		44,00		*1,22*	*2,77*
" 1 t auf Fahrradkarten abgefertigter Fahrräder ... "	25,00		25,00		—	—
" 1 tkm frachtpflichtigen Gepäckes ... ₰	49,94		51,07		*1,13*	*2,21*
" 1 tkm auf Fahrradkarten abgefertigter Fahrräder ... "	50,00		50,00		—	—
Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug:						
für frachtpflichtiges Gepäck ... km	85,66		86,15		*0,49*	*0,57*
" frachtfreies Gepäck ... "	84,94		85,67		*0,73*	*0,85*
" Fahrräder auf Fahrradkarten ... "	50,00		50,00		—	—.

Vgl. Anlage 6 unter A 7. S. 189.

E. Beförderung von Hunden.

Die Beförderung von Hunden auf Hundekarten und Gepäckscheine brachte 600 864 ℳ gegen 535 533 ℳ, also 65 331 ℳ oder 12,20 % mehr ein als im Jahre 1905.

Die Einnahme betrug 0,12 % (im Vorjahre 0,11 %) der Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr und 18 ℳ (im Vorjahre 16 ℳ) auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr. Gegen das Vorjahr sind 186 352 Hunde oder 15,05 % mehr befördert worden. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 27,71 km gegen 28,19 km im Vorjahre.

F. Nebenerträge.

Vgl. Anlage 6 unter A 8. S. 189.

Die Nebenerträge aus dem Personen- und Gepäckverkehr (Lagergelder, Strafgelder, Bahnsteigkarten usw.) haben 3 628 464 ℳ gegen 3 429 158 ℳ, also 199 306 ℳ oder 5,81 % mehr betragen als im Jahre 1905. Die Bahnsteigkarten allein (27 305 370 gegen 25 740 700 Stück im Vorjahr) haben 2 730 537 ℳ gegen 2 574 070 ℳ, also 156 467 ℳ oder 6,08 % Mehreinnahme gebracht.

Zu der Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr trugen die Nebeneinnahmen im Berichtsjahr 0,71 %, im Vorjahr 0,72 % bei. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr ergaben sie 106 ℳ gegen 102 ℳ im Vorjahre.

G. Fahrkartensteuer.

An Fahrkartensteuer nach dem Gesetze vom 3. Juni 1906 wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes vom 14. Juni 1900, die im innern deutschen Verkehre vom 1. August 1906 ab, im Verkehre mit dem Auslande vom 1. Oktober 1906 ab erhoben wird, sind im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen aufgekommen:

von Fahrkarten I. Klasse	987 106 ℳ,
" " II. "	2 940 001 ",
" " III. "	3 408 527 ",
" zusammenstellbaren Fahrscheinheften ..	551 747 ",
bei Sonderfahrkarten	26 532 ",
zusammen	7 913 913 ℳ.

Einnahmetitel 1. Vergleich mit dem Etat.
(Vgl. Anlage 4, S. 178.)

Dem Etatssoll von 481 775 000 ℳ steht eine wirkliche Einnahme von 509 633 330 ℳ gegenüber. Es sind somit 27 858 330 ℳ oder 5,78 % mehr eingenommen worden.

Bei der günstigen Lage des gesamten Erwerbslebens gestaltete sich der Personenverkehr im Berichtsjahre sehr lebhaft.

Einnahmetitel 2. Aus dem Güterverkehr.

A. Tarife und Verkehrserleichterungen.

Am 1. April 1906 sind bei Neuauflage des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A und B, und am 1. Juli 1906 bei Ausgabe je eines Nachtrags zu diesen Tarifabteilungen einige verkehrserleichternde Änderungen der Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der allgemeinen Tarifvorschriften eingeführt. Insbesondere ist die frachtfreie Beförderung von Wärme- und Kälteschutzmitteln bis zu 5 % des Gewichtes der Sendung auf Eis, frische Kartoffeln, Kohl, Rüben, frisches Obst und Gurken ausgedehnt worden. Zur Beförderung in Kesselwagen sind Ameisensäure, Melasse und deren Abfallaugen, alle fetten pflanzlichen Öle und Natriumhydrosulfür, zur Beförderung in Privatgüterwagen denaturierter Spiritus in Flaschen und Eis zugelassen. Frachtermäßigungen durch Änderung der Güterklassifikation sind im wesentlichen eingetreten im Eilgutspezialtarif (für Sträucher, geräucherte Fische, auch in Wurstform, und gebratene trockene Fische), im Stückgutspezialtarif (für entfettetes Ölsaatmehl, Handschlitten, Maisabfälle und Maisrückstände von der Stärkeerzeugung), im Spezialtarif II (für Holzwolle, Staubbindeöl, Eisenlegierungen, Stahlkugeln, Stützen und Träger für oberirdische Leitungen) und im Spezialtarif III (für Eisenvitriol, wilde Kastanien, Pflanzendaunen, Abfallauge der Melasseentzuckerung und -verarbeitung, Kalziumkarbid zur Herstellung von Düngemitteln, Stickstoffkalk und Kalkstickstoff, Raupenleim, Pflanzenmehl zur Herstellung von Melassefutter, Abfallfische und Fischabfälle.)

Der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, ist am 1. April 1906 neu herausgegeben worden; zugleich sind einige Verkehrserleichterungen eingeführt worden.

Von wichtigern Ausnahmetarifen, die im Betriebsjahr eingeführt wurden, sind folgende hervorzuheben:

Am 15. Dezember 1906 bezw. 1. Januar 1907 ist mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1909 ein Ausnahmetarif für Fleisch von frischgeschlachtetem Vieh in Kraft getreten. Danach erfolgt die Beförderung und Frachtberechnung für Stückgut und Wagenladungen nach den Bestimmungen des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter; für Wagenladungen von 5 und 10 t auf Entfernungen über 100 km sind außerdem besonders ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Den Ausnahmetarif haben auch alle übrigen deutschen Staatseisenbahnen und zahlreiche Privatbahnen angenommen.

Zur Förderung des Wegebaues und der heimischen Pflastersteinindustrie ist der bisher nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen eingeführte Ausnahmetarif für Reihenpflastersteine (auf den Sätzen des Wegebaustofftarifs beruhend) vom 15. Juli 1906 ab auf den Verkehr von inländischen Steingewinnungsstationen allgemein ausgedehnt worden.

Der Ausnahmetarif für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine usw.) ist mit dem 5. Dezember 1906 in der Weise erweitert, daß die Grenzlinie seines östlichen Geltungsgebiets von Stettin—Cüstrin—Reppen—Breslau auf Stettin—Cüstrin—Frankfurt(Oder)—Cottbus—Horka—Kohlfurt—Breslau verlegt worden ist.

Der allgemeine Ausnahmetarif für Wegebaustoffe ist mit Gültigkeit vom 1. April 1906 auf Steingrus und Asche und vom 1. Dezember 1906 auf Mosaikpflastersteine, ebenso der allgemeine Ausnahmetarif für Rohstoffe mit Gültigkeit vom 1. April 1906 auf Steingrus, vom 10. Juli 1906 auf Heu und Stroh, vom 1. August 1906 auf Kalziumkarbid zur Herstellung von Düngemitteln ausgedehnt.

Für Kali und Düngekalk nach der Provinz Ostpreußen sind vom 24. August 1906 ab besonders ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Geltung.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel und Rohstoffe der Kunstdüngerherstellung ist bis 1. Mai 1912 verlängert worden.

Im übrigen gibt die dem Landtage vorgelegte Mitteilung der Verhandlungen des Landeseisenbahnrats über die während des Betriebsjahrs genehmigten Ausnahmetarife nähere Auskunft.

Über den Verkehr einiger wichtiger Frachtgegenstände, für die in den letzten Jahren allgemeine Tarifermäßigungen von größerer Bedeutung gewährt wurden, werden in der Anlage 7a nähere Mitteilungen gemacht.

Vgl. Anlage 7a. S. 200 ff.

Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 178.)

Vgl. Anlage 7 unter A. S. 197.

B. Verkehrsumfang und Einnahme im allgemeinen.

Den gesamten Güterverkehr, also mit dem Tierverkehr, dem Postgut, Militärgut, frachtpflichtigen und frachtfreien Dienstgut, ergibt folgende Darstellung:

Es betrug:		1	2	3	4	5	6	7	8
		1906			1905			1906 mehr	
		im ganzen	%	%	im ganzen	%	%	im ganzen	%
1. die Zahl der beförderten Tonnen:									
a. bei der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	t	283 288 622	88,92	94,37	265 462 822	90,03	95,27	17 825 800	6,71
b. im Tierverkehr	=	2 479 596	0,78	0,83	2 403 936	0,81	0,86	75 660	3,15
c. beim Postgut	=	114 854	0,04	0,04	114 404	0,04	0,04	450	0,39
d. beim Militärgut	=	382 462	0,12	0,13	335 648	0,11	0,12	46 814	13,95
e. beim frachtpflichtigen Dienstgut	=	13 913 156	4,37	4,63	10 319 616	3,50	3,71	3 593 540	34,82
f. zusammen gegen Frachtberechnung	=	300 178 690	94,23	100,00	278 636 426	94,49	100,00	21 542 264	7,73
g. dazu ohne Frachtberechnung	=	18 390 290	5,77		16 238 446	5,51		2 151 844	13,25
zusammen 1	=	318 568 980	100,00		294 874 872	100,00		23 694 108	8,04
2. die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer:									
a. bei der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	tkm	32 688 778 649	90,43	96,92	30 337 364 084	91,02	97,22	2 351 414 565	7,75
b. im Tierverkehr	=	445 439 461	1,23	1,32	417 354 816	1,25	1,34	28 084 645	6,73
c. beim Postgut	=	6 891 228	0,02	0,02	6 862 134	0,02	0,02	29 094	0,42
d. beim Militärgut	=	61 538 251	0,17	0,18	54 562 560	0,16	0,17	6 975 691	12,78
e. beim frachtpflichtigen Dienstgut	=	523 743 101	1,45	1,56	388 382 047	0,17	1,25	135 361 054	34,85
f. zusammen gegen Frachtberechnung	=	33 726 890 690	93,30	100,00	31 204 525 641	93,62	100,00	2 521 865 049	8,08
g. dazu ohne Frachtberechnung	=	2 420 095 017	6,70		2 126 389 998	6,38		293 705 019	13,81
zusammen 2	=	36 146 485 707	100,00		33 330 915 639	100,00		2 815 570 068	8,45
3. die Einnahme:									
a. bei der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	M	1 160 438 289	—	93,90	1 077 828 101	—	94,03	82 610 188	7,66
b. im Tierverkehr	=	32 905 609	—	2,66	31 166 477	—	2,72	1 739 132	5,58
c. für Postgut	=	1 324 048	—	0,11	1 317 055	—	0,11	6 993	0,53
d. für Militärgut	=	4 042 029	—	0,33	3 776 525	—	0,33	265 504	7,03
e. für frachtpflichtiges Dienstgut	=	5 767 183	—	0,47	4 898 735	—	0,43	868 448	17,73
f. an Nebengebühren	=	31 282 313	—	2,53	27 262 281	—	2,38	4 020 032	14,75
zusammen 3 (Einnahmetitel 2)	=	1 235 759 471	—	100,00	1 146 249 174	—	100,00	89 510 297	7,31.

Hiernach sind die beförderten Gesamtmengen, eingerechnet das frachtfrei beförderte Dienstgut, um 23 694 108 t oder 8,04 % und die Zahl der tkm um 2 815 570 068 oder 8,45 % gegen das Vorjahr gestiegen.

Die gegen Frachtberechnung beförderten Güter ergaben in ihrer Gesamtheit gleichfalls eine Steigerung und zwar bei den beförderten Mengen um 21 542 264 t oder 7,73 %, bei den Verkehrsleistungen um 2 521 865 049 tkm oder 8,08 % und bei den Einnahmen um 89 510 297 ℳ oder 7,81 %.

Der Anteil des Güterverkehrs an der gesamten Betriebseinnahme beträgt 66,16 % gegen 66,28 % im Vorjahre.

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr kommen:

35 343 ℳ Einnahme (1905 = 33 322 ℳ),
8 585 t gegen Frachtberechnung beförderte Güter (1905 = 8 100 t),
964 582 tkm dieser Güter (1905 = 907 131 tkm).

Auf 10 000 Achskilometer der Güterwagen entfallen:

1 033 ℳ Einnahme (1905 = 1 012 ℳ),
251 t gegen Frachtberechnung beförderte Güter (1905 = 246 t),
28 198 tkm dieser Güter (1905 = 27 543 tkm).

Die Ergebnisse des Güterverkehrs sind hiernach durchweg günstiger als im Vorjahre.

An der Gesamteinnahme des Güterverkehrs ist der innere Verkehr der eigenen Bahnen mit

838 088 077 ℳ oder 67,82 % gegen
785 009 394 " " 68,49 "

und der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr mit

397 671 394 ℳ oder 32,18 % gegen
361 239 780 " " 31,51 "

im Jahre 1905 beteiligt. Die Einnahmen aus dem innern Verkehr der eigenen Bahnen haben somit um 53078683 ℳ oder 6,76 %, die Einnahmen aus dem Verkehre mit fremden Bahnen und dem Durchgangsverkehr um 36 431 614 ℳ oder 10,09 % zugenommen.

Von den frachtpflichtigen Gütertonnen wurden 1906 befördert:

im innern Verkehre der eigenen Bahnen		216 894 056 t oder	72,25 %
	(1905 =	200 951 095 " "	72,12 "),
" Versande nach fremden Bahnen		50 259 098 " "	16,74 "
	(1905 =	46 298 650 " "	16,62 "),
" Empfange von fremden Bahnen		30 418 534 " "	10,14 "
	(1905 =	28 991 982 " "	10,40 "),
" Durchgangsverkehre		2 607 002 " "	0,87 "
	(1905 =	2 394 699 " "	0,86 ").

Die durchschnittliche Monatseinnahme betrug 102 979 956 ℳ gegen 95 520 765 ℳ und die durchschnittliche Tageseinnahme 3 385 642 ℳ gegen 3 140 409 ℳ im Jahre 1905. Wie sich die Gesamteinnahme auf die einzelnen Monate verteilt, ergibt die Übersicht auf S. 198. Die größte Monatseinnahme brachte in beiden Rechnungsjahren der Oktober, die geringste 1906 der April, 1905 der Juni.

Unter den Abschnitten C bis J sind die Erträgnisse im einzelnen näher dargestellt worden.

Bezüglich der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs (Abschnitt C) ist beim Vergleiche der Ergebnisse des Berichtsjahrs mit denen der Vorjahre zu berücksichtigen, daß die Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung bis zum Rechnungsjahre 1905 beim Gepäckverkehr (Einnahmetitel 1) nachgewiesen wurden, vom Berichtsjahr ab aber als Einnahmen aus dem Güterverkehr (Einnahmetitel 2) verrechnet werden.

Beim Expreßgutverkehr haben betragen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	%
die Einnahme .... ℳ	1 996 887	1 949 189	47 698	2,45
" beförderten Mengen........... t	72 271	70 499	1 772	2,51
" Tonnenkilometer	4 960 303	4 723 811	236 492	5,01
" Durchschnittseinnahme für 1 t.....	27,63 ℳ	27,65 ℳ	*0,02 ℳ*	*0,07*
desgl. für 1 tkm	40,26 Pf	41,26 Pf	*1,00 Pf*	*2,42*
die Beförderungsstrecke für 1 t	68,63 km	67,01 km	1,62 km	2,42.

Vgl. Anlage 7 unter B, Sp. 4. S. 198 ff.

C. Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs.

(Eil- und Frachtgut mit Einschluß der Fahrzeuge aller Art und der Leichen.)*)

a. Einnahme.

Die Einnahme betrug 1 160 438 289 ℳ gegen 1 077 828 101 ℳ im Vorjahre, sonach 82 610 188 ℳ oder 7,66 % mehr.

	1	2	3	4
Es wurden eingenommen:	1906	1905	1906 mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
I. Nach dem Normaltarif:				
1. für Eil- und Expreßgut:				
Eilgut der allgemeinen Eilgutklasse mit Einschluß des beschleunigten Eilguts	28 240 944	44 599 848	4 245 618	9,52
Eilgut der Spezialtarifklasse	20 604 522			
Expreßgut	1 996 887	—	1 996 887	—
zusammen 1. Eil- und Expreßgut	50 842 353	44 599 848	6 242 505	14,00
2. für Frachtgut:				
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	124 374 150	116 959 673	7 414 477	6,34
Stückgut der Spezialtarifklasse	38 423 726	35 642 433	2 781 293	7,80
Frachtgut in Wagenladungen				
der Klasse A 1	25 072 319	23 690 955	1 381 364	5,83
" " B	52 337 428	50 027 794	2 309 634	4,62
" Spezialtarifklasse A 2	30 926 224	29 046 375	1 879 849	6,47
" " I	62 842 425	59 091 911	3 750 514	6,35
" " II (in Ladungen von 10 000 kg)	46 965 241	40 718 246	6 246 995	15,34
" " II (in Ladungen von 5 000 kg)	18 380 220	16 873 048	1 507 172	8,93
" " III	166 150 186	153 519 124	12 631 062	8,23
zusammen 2. Frachtgut	565 471 919	525 569 559	39 902 360	7,59
zusammen I	616 314 272	570 169 407	46 144 865	8,09
II. Nach Ausnahmetarifen:				
1. für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich	7 375 281	6 090 534	1 284 747	21,09
2. für Wagenladungen von 10 t und darüber	536 748 736	501 568 160	35 180 576	7,01
zusammen II	544 124 017	507 658 694	36 465 323	7,18
zusammen I und II wie oben	1 160 438 289	1 077 828 101	82 610 188	7,66.

Die Einnahme für 1 t und 1 tkm ist für jede Tarifklasse in den nachfolgenden Abschnitten b und c in den Spalten 2 und 4 nachgewiesen.

*) Fahrzeuge, die in Personen- und Schnellzügen oder als Eilgut befördert wurden, sind beim Eilgut, dagegen als Frachtgut aufgegebene Fahrzeuge bei der Tarifklasse nachgewiesen, nach der sie befördert wurden, oder deren Frachtsätzen die zur Berechnung gekommenen Achssätze am meisten entsprechen.

Die Leichen (vgl. Anlage 7 unter A, lfde Nr 3) sind als Eilgut nachgewiesen, mit Ausnahme der für Anatomien bestimmten Leichen, die beim Stückgut berücksichtigt sind.

Das Gewicht der Güter, die nicht nach dem Gewichtstarif befördert werden, ist schätzungsweise ermittelt.

b. Die beförderten Mengen.

Vgl. Anlage 7 unter B, Sp. 8 und 6. S. 198 ff.

α. Im Bereiche der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen:

Die Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs betrug 283 288 622 t gegen 265 462 822 t im Vorjahre. Sie ist um 17 825 800 t oder 6,71 % gestiegen.

	1	2	3	4	5	6	7
	1906		1905		1906 mehr *weniger*		
Es wurden befördert:	Tonnen	Einnahme für 1 t M	Tonnen	Einnahme für 1 t M	Tonnen	%	Einnahme für 1 t M
I. Nach dem Normaltarif:							
1. Eil- und Expreßgut:							
Eilgut der allgemeinen Eilgutklasse mit Einschluß des beschleunigten Eilguts	876 026	32,24	2 138 875	20,85	210 429	9,84	*0,06*
Eilgut der Spezialtarifklasse	1 473 278	13,99					
Expreßgut	72 271	27,63	—	—	72 271	—	—
zusammen 1. Eil- und Expreßgut....	2 421 575	21,00	2 138 875	20,85	282 700	13,22	0,15
2. Frachtgut:							
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	7 529 359	16,52	7 102 595	16,47	426 764	6,01	0,05
Stückgut der Spezialtarifklasse	3 187 015	12,06	2 994 585	11,90	192 430	6,43	0,16
Frachtgut in Wagenladungen der Klasse A 1	2 251 903	11,13	2 081 624	11,38	170 279	8,18	*0,25*
" " B	4 798 179	10,91	4 526 942	11,05	271 237	5,99	*0,14*
" Spezialtarifklasse A 2	4 748 603	6,51	4 451 617	6,52	296 986	6,67	*0,01*
" " I	12 048 964	5,22	11 310 495	5,22	738 469	6,53	—
" " II (in Ladungen von 10 000 kg)	8 677 994	5,41	7 604 976	5,35	1 073 018	14,11	0,06
der Spezialtarifklasse II (in Ladungen von 5 000 kg)	4 427 166	4,15	4 124 687	4,09	302 479	7,33	0,06
der Spezialtarifklasse III.......	61 119 983	2,72	57 469 831	2,67	3 650 152	6,35	0,05
zusammen 2. Frachtgut....	108 789 166	5,20	101 667 352	5,17	7 121 814	7,01	0,03
zusammen I....	111 210 741	5,54	103 806 227	5,49	7 404 514	7,13	0,05
II. Nach Ausnahmetarifen:							
1. Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich	422 668	17,45	353 227	17,24	69 441	19,66	0,21
2. Wagenladungen von 10 t und darüber..	171 655 213	3,13	161 303 368	3,11	10 351 845	6,42	0,02
zusammen II....	172 077 881	3,16	161 656 595	3,14	10 421 286	6,45	0,02
zusammen I und II wie oben....	283 288 622	4,10	265 462 822	4,06	17 825 800	6,71	0,04.

Die Einnahme für 1 t betrug 4,10 M gegen 4,06 M im Jahre 1905. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr kamen 1906 8 102 t gegen 7 717 t im Jahre 1905, 1906 also 385 t oder 4,99 % mehr.

β. Im engern norddeutschen Verkehrsbereiche[1]) weist der Versand im Kalenderjahre[2]) 1906 gegenüber dem Kalenderjahre 1905 bei der Mehrzahl der wichtigern Frachtgegenstände der Industrie und Landwirtschaft ebenfalls eine Verkehrszunahme

Vgl. Anlage 7b. S. 206 ff.

[1]) Ohne Mecklenburg und Sachsen und die Rhein- und Seehäfen.

[2]) Die „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen", der die Angaben entnommen sind, wird vom Jahre 1898 ab für das Kalenderjahr aufgestellt. Es sind daher in den Anlagen 7b und 7c die Ergebnisse der Kalenderjahre (und nicht der Rechnungsjahre) 1906 und 1905 gegenübergestellt.

auf. Im ganzen ist der Güterversand der norddeutschen Verkehrsbezirke von 220 770 720 t im Jahre 1905 auf 245 517 562 t im Jahre 1906, somit um 24 746 842 t oder 11,21 % gestiegen.

Mehr befördert wurden:

Warengattung	Tonnen	Warengattung	Tonnen	Warengattung	Tonnen
Düngemittel	730 548	Bleierze	125 242	Kalk, gebrannter	197 953
Weizen	133 617	Kupfererze, Kupferstein	16 984	Zement	544 958
Roggen	16 225	Andere Erze	88 045	Salz	45 511
Mehl und Mühlenfabrikate	87 350	Roheisen aller Art	214 457	Soda	35 516
Kleie	131 805	Luppen von Schweißeisen usw.	128 606	Salpetersäure	17 401
Kartoffeln	362 109	Eisen- und Stahlbruch usw.	221 058	Erde	1 552 159
Spiritus	83 962	Bearbeitetes Eisen	1 104 744	Steine, gebrannte und rohe	2 903 226
Stärke	47 197	Blei	22 707	Petroleum und andere Mineralöle	80 597
Öle, ohne Mineralöle	23 213	Steinkohlen	7 654 223	Baumwolle	595
Zucker, roh	521 091	Steinkohlenbriketts	359 266	Flachs	3 776
Zucker, raffiniert	177 983	Steinkohlenkoks	3 080 401	Garne	12 316
Holz, europäisches	850 619	Braunkohlen, rohe	1 348 175	Jute	2 730
Holzzeugmasse	3 208	Braunkohlenbriketts und -Koks	320 911	Wolle	12 102
Papier	64 033	Torf	28 522	Glas	31 720
Hopfen	704			Tonwaren	25 192.
Bier	1 305				
Eisenerz	781 604				

Eine Verkehrsabnahme aber war zu verzeichnen bei:

Warengattung	um Tonnen	Warengattung	um Tonnen	Warengattung	um Tonnen
Ölkuchen	1 721	Zink	23 402	Steinen, bearbeiteten	16 782
Rüben	1 067 080	Schwefelsäure	83 653	Reis	15 333.
Holz, außereuropäischem	2 489				

Vgl. Anlage 7c. S. 212 ff.

Auf die einzelnen Provinzen verteilte sich der in Anlage 7b nachgewiesene Gesamtversand der wichtigsten Warengattungen im norddeutschen Verkehrsbezirke, wie es die Anlage 7c dartut. Von den in Mengen von mehr als 500 000 t beförderten Warengattungen kamen

aus der Provinz	Düngemittel t	Weizen t	Roggen t	Mehl und andere Müllereierzeugnisse t	Kleie t	Kartoffeln t	Ölkuchen t	Rüben t
Ostpreußen	29 753	59 878	140 078	67 148	66 203	27 005	8 191	34 689
Westpreußen	92 420	99 370	102 496	55 321	169 565	128 216	11 837	641 025
Pommern	169 471	58 496	113 726	49 715	21 344	161 995	19 593	417 201
Schleswig-Holstein	98 562	46 811	27 645	35 280	12 218	21 443	16 408	24 838
Hannover (mit Oldenburg und Braunschweig)	1 434 106	130 323	77 849	218 653	102 144	188 562	32 018	652 651
Posen	143 696	96 481	337 136	129 198	83 989	402 901	24 010	1 055 199
Schlesien	587 108	145 657	141 480	195 911	118 229	187 666	67 225	1 369 645
Berlin (Stadt)	675 903	1 137	2 997	15 926	22 108	14 055	8 139	10 049
Brandenburg	187 471	84 033	170 306	127 392	60 868	536 940	22 694	488 909
Sachsen (mit Anhalt und Thüringen)	2 217 945	303 325	138 476	259 317	182 367	394 336	136 691	1 848 208
Hessen-Nassau (mit Oberhessen)	220 853	102 988	23 280	95 321	31 369	30 032	20 348	185 406
Westfalen	505 283	55 320	42 789	164 329	52 495	53 908	16 886	79 626
der Rheinprovinz	1 099 463	159 201	104 879	266 799	128 584	260 387	176 682	506 667
zusammen	7 462 034	1 343 020	1 423 132	1 680 810	1 051 483	2 407 446	560 222	7 314 113

aus der Provinz	Spiritus t	Zucker, roh t	Zucker, raffiniert t	Holz t	Papier t	Bier t	Eisenerz t	andere Erze t
Ostpreußen	19 031	6 288	352	549 299	2 339	21 149	52	3 676
Westpreußen	45 238	104 709	3 586	353 934	4 260	10 475	45	1 011
Pommern	54 415	43 189	266	335 184	16 375	12 854	318	10 416
Schleswig-Holstein	3 757	4 017	7 804	169 524	2 928	18 584	—	2 757
Hannover (mit Oldenburg und Braunschweig)	11 239	291 983	126 706	824 461	48 588	83 996	107 284	92 831
Posen	87 203	194 148	16 659	379 068	2 447	22 112	38 616	14 476
Schlesien	87 085	359 426	164 939	1 927 264	150 471	69 389	111 474	262 401
Berlin (Stadt)	10 042	185	1 303	88 760	68 798	59 215	2 329	8 492
Brandenburg	78 680	74 771	1 798	908 367	42 643	44 113	1 215	23 198
Sachsen (mit Anhalt und Thüringen)	72 066	631 888	384 359	1 318 907	155 023	155 712	205 698	111 277
Hessen-Nassau (mit Oberhessen)	8 436	15 262	5 233	350 377	29 417	59 582	1 146 991	84 911
Westfalen	16 903	12 725	11 624	828 457	72 291	233 480	976 297	430 310
der Rheinprovinz	45 837	75 007	84 936	944 821	201 680	99 552	1 100 718	438 389
zusammen	539 932	1 813 598	809 565	8 978 423	797 260	890 213	3 691 037	1 484 145

aus der Provinz	Roheisen aller Art t	Luppen von Schweißeisen usw. t	Eisen- und Stahlbruch usw. t	bearbeitetes Eisen t	Steinkohlen t	Steinkohlenbriketts t	Steinkohlenkoks t	Braunkohlen, rohe t
Ostpreußen	136	—	8 120	73 541	10 005	123	1 643	30
Westpreußen	5	—	13 092	58 464	2 181	1 198	2 013	—
Pommern	96 568	15	15 549	74 863	61 300	50 387	4 768	—
Schleswig-Holstein	259	136	13 921	66 364	78 442	585	20 572	386
Hannover (mit Oldenburg und Braunschweig)	160 543	20 372	123 464	654 635	701 670	2 550	134 631	847 460
Posen	106	88	20 698	68 634	9 187	2 057	5 816	2 934
Schlesien	278 766	251 774	192 347	1 311 582	23 515 482	227 062	1 769 585	494 260
Berlin (Stadt)	4 779	8 182	114 170	284 412	158 958	777	94 384	730
Brandenburg	9 442	1 589	77 193	332 841	71 191	17 318	132 636	658 888
Sachsen (mit Anhalt und Thüringen)	127 672	476	149 494	599 012	210 430	3 320	52 690	7 909 758
Hessen-Nassau (mit Oberhessen)	143 209	550	94 903	337 121	255 677	5 495	52 071	281 448
Westfalen	663 707	352 718	412 673	3 281 701	31 650 398	1 509 450	10 573 865	210
der Rheinprovinz	1 276 022	726 240	702 901	4 657 040	25 810 316	1 049 979	8 828 553	290 356
zusammen	2 756 214	1 362 140	1 938 520	11 800 210	82 530 232	2 870 301	16 672 727	10 486 460

aus der Provinz	Braunkohlenbriketts und -Koks t	gebrannter Kalk t	Zement t	Salz t	Erde t	Steine, gebrannte und rohe t	Petroleum und andere Mineralöle t	Glas t
Ostpreußen	100	2 262	6 724	542	36 249	300 042	8 163	905
Westpreußen	2 461	1 587	16 526	590	91 568	242 336	2 476	2 608
Pommern	5 255	11 379	84 273	2 538	22 479	334 322	325	6 095
Schleswig-Holstein	492	2 401	105 108	1 060	151 041	144 573	12 688	2 769
Hannover (mit Oldenburg und Braunschweig)	549 743	426 918	758 364	253 541	623 126	2 372 050	129 634	96 951
Posen	1 568	74 472	5 980	84 160	61 977	427 875	13 051	9 273
Schlesien	197 497	496 060	454 612	12 266	1 233 070	3 257 848	108 153	107 017
Berlin (Stadt)	6 523	767	9 432	7 635	47 348	95 542	18 687	25 708
Brandenburg	3 925 785	50 497	130 295	12 118	554 302	2 276 754	18 736	61 006
Sachsen (mit Anhalt und Thüringen)	3 556 707	289 809	411 460	562 548	1 258 237	3 292 176	118 214	39 560
Hessen-Nassau (mit Oberhessen)	82 245	244 300	192 575	40 521	844 695	2 541 738	31 054	32 671
Westfalen	641	788 901	687 678	44 344	2 020 505	2 623 711	106 574	75 447
der Rheinprovinz	1 599 439	823 625	316 067	64 593	4 254 621	6 563 126	167 427	174 048
zusammen	9 928 456	3 212 978	3 179 094	1 086 456	11 199 218	24 472 093	735 182	634 058.

γ. Getreideverkehr.

Vgl. Anlage 7 d. S. 229 ff.

In der Anlage 7d sind die Getreidemengen nachgewiesen, die im Kalenderjahre 1906

a. über die deutschen Eisenbahngrenzbahnhöfe vom Auslande,
b. von den deutschen Seehäfen,
c. von Staatsbahnhöfen an Binnenwasserstraßen

mit der Eisenbahn nach deutschen Orten befördert worden sind, unter Angabe der davon in der Hauptsache auf die einzelnen deutschen Empfangsgebiete entfallenden Mengen.

Die Einfuhr unter a umfaßt auch die Durchfuhr (bei Wiederausfuhr zur See); wieviel von den Mengen unter b und c inländischer und ausländischer Erzeugung sind, konnte nicht festgestellt werden.

Vgl. Anlage 7 unter B, Sp. 9 und 7. S. 198 ff.

c. Tonnenkilometer.

Von den unter C. b. α. dieses Abschnittes nachgewiesenen Mengen sind 32 688 778 649 gegen 30 337 364 084 tkm im Vorjahre, also 2 351 414 565 tkm oder 7,75 % mehr zurückgelegt.

	1	2	3	4	5	6	7
	1906		1905		1906 mehr *weniger*		
Es wurden gefahren:	Tonnenkilometer	Einnahme für 1 tkm Pf	Tonnenkilometer	Einnahme für 1 tkm Pf	Tonnenkilometer	%	Einnahme für 1 tkm Pf
I. Nach dem Normaltarif:							
1. Eil- und Expreßgut:							
Eilgut der allgemeinen Eilgutklasse mit Einschluß des beschleunigten Eilguts	144 403 173	19,56	288 234 973	15,47	36 568 755	12,69	*0,43*
Eilgut der Spezialtarifklasse	180 400 555	11,42					
Expreßgut	4 960 303	40,26	—	—	4 960 303	—	—
zusammen 1. Eil- und Expreßgut	329 764 031	15,42	288 234 973	15,47	41 529 058	14,41	*0,05*
2. Frachtgut:							
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	1 131 301 510	10,99	1 069 875 465	10,93	61 426 045	5,74	0,06
Stückgut der Spezialtarifklasse	419 863 984	9,15	392 861 514	9,07	27 002 470	6,87	0,08
Frachtgut in Wagenladungen der Klasse A 1	332 481 178	7,54	317 049 186	7,47	15 431 992	4,87	0,07
" " B	801 530 998	6,53	773 655 804	6,47	27 875 194	3,60	0,06
" Spezialtarifklasse A 2	550 207 363	5,62	518 797 060	5,60	31 410 303	6,05	0,02
" " I	1 208 072 619	5,20	1 137 774 264	5,19	70 298 355	6,18	0,01
" " II (in Ladungen von 10 000 kg)	1 121 391 318	4,19	992 423 524	4,10	128 967 794	13,00	0,09
der Spezialtarifklasse II (in Ladungen von 5 000 kg)	425 391 883	4,32	397 655 786	4,24	27 736 097	6,97	0,08
der Spezialtarifklasse III	5 345 375 973	3,11	4 873 321 179	3,15	472 054 794	9,69	*0,04*
zusammen 2. Frachtgut	11 335 616 826	4,99	10 473 413 782	5,02	862 203 044	8,23	*0,03*
zusammen I	11 665 380 857	5,28	10 761 648 755	5,30	903 732 102	8,40	*0,02*
II. Nach Ausnahmetarifen:							
1. Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich	145 511 378	5,07	117 762 842	5,17	27 748 536	23,56	*0,10*
2. Wagenladungen von 10 t und darüber	20 877 886 414	2,57	19 457 952 487	2,58	1 419 933 927	7,30	*0,01*
zusammen II	21 023 397 792	2,59	19 575 715 329	2,59	1 447 682 463	7,40	—
zusammen I und II wie oben	32 688 778 649	3,55	30 337 364 084	3,55	2 351 414 565	7,75	—

Die Einnahme für ein Tonnenkilometer betrug hiernach im Berichtsjahre wie im Vorjahre 3,55 ₰.

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr betrug die Verkehrsleistung im Berichtsjahre 934 906 tkm gegen 881 922 tkm im Vorjahre, also 52 984 tkm oder 6,01 % mehr.

d. Beförderungsstrecken.

Vgl. Anlage 7 unter B, Sp. 10. S. 198 ff.

Die von den Gütern der einzelnen Tarifklassen im Durchschnitt zurückgelegten Beförderungsstrecken betrugen:

	1	2	3
	1906	1905	1906 mehr *weniger*
	km		
I. Nach dem Normaltarif:			
1. bei Eil- und Expreßgut:			
Eilgut der allgemeinen Eilgutklasse mit Einschluß des beschleunigten Eilguts	164,84	} 134,76	3,50
Eilgut der Spezialtarifklasse	122,45		
Expreßgut	68,63	—	—
zusammen 1. Eil- und Expreßgut	136,18	134,76	1,42
2. bei Frachtgut:			
Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	150,25	150,63	*0,38*
Stückgut der Spezialtarifklasse	131,74	131,19	0,55
Frachtgut in Wagenladungen der Klasse A 1	147,64	152,31	*4,67*
" " B	167,05	170,90	*3,85*
" Spezialtarifklasse A 2	115,87	116,54	*0,67*
" " I	100,26	100,59	*0,33*
" " II (in Ladungen von 10 000 kg)	129,22	130,50	*1,28*
" " II (" " " 5 000 ")	96,09	96,41	*0,32*
" " III	87,46	84,80	2,66
zusammen 2. Frachtgut	104,20	103,02	1,18
zusammen I	104,89	103,67	1,22
II. Nach Ausnahmetarifen:			
bei Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich	344,27	333,39	10,88
bei Wagenladungen von 10 t und darüber	121,63	120,63	1,00
zusammen II	122,17	121,09	1,08
zusammen I und II	115,39	114,28	1,11.

e. Nach den vorstehenden Zusammenstellungen C a, b a, c und d betrugen **die gegen das Vorjahr hervorgetretenen Unterschiede** also:

für die Güter	1	2	3	4	5	6	7
	bei den Einnahmen		bei den beförderten Mengen				bei den Beförderungsstrecken
	mehr		mehr				mehr
	ℳ	%	Tonnen	%	Tonnenkilometer	%	km
I. des Normaltarifs:							
Eilgut	6 242 505	14,00	282 700	13,22	41 529 058	14,41	1,42
Frachtgut	39 902 360	7,59	7 121 814	7,01	862 203 044	8,23	1,18
zusammen I	46 144 865	8,09	7 404 514	7,13	903 732 102	8,40	1,22
II. der Ausnahmetarife	36 465 323	7,18	10 421 286	6,45	1 447 682 463	7,40	1,08
zusammen I und II	82 610 188	7,66	17 825 800	6,71	2 351 414 565	7,75	1,11

Vgl. Anlage 7 unter C. S. 199.

f. Kohlenverkehr.

Der Kohlenverkehr ist in den bisherigen Ausführungen zwar schon überall berücksichtigt worden. Seiner Bedeutung wegen soll er nachfolgend, wie üblich, noch besonders dargestellt werden.

1. Gesamtkohlenverkehr.

Es betrugen:	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	%
die beförderte Gesamtmenge an Kohlen, Briketts und Koks . . . t	126 512 910	113 847 132	12 665 778	11,13
oder in % aller, auch der frachtfrei beförderten Güter	39,71 %	38,61 %	1,10 %	
die Tonnenkilometer der Kohlen usw.	14 949 800 152	13 548 002 059	1 401 798 093	10,35
oder in % aller, auch der frachtfreien Tonnenkilometer	41,36 %	40,65 %	0,71 %	
die Einnahme aus dem Kohlenverkehr . . . ℳ	337 475 954	303 340 749	34 135 205	11,25.

2. Kohlenbeförderung gegen Frachtberechnung.

Von den Gesamtergebnissen des Kohlenverkehrs entfallen auf die als gewöhnliches Frachtgut (nicht Dienstgut) beförderten Kohlen und Briketts:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	überhaupt	%	überhaupt	%	überhaupt	%
auf Steinkohlen, -Briketts und -Koks:						
Tonnen	99 849 134	84,27	88 825 903	83,17	11023 231	12,41
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	35,25 %		33,46 %		1,79 %	
Tonnenkilometer	11 818 564 219	89,70	10 721 619 565	89,59	1 096 944 654	10,23
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	36,16 %		35,34 %		0,82 %	
Einnahme . . . ℳ	295 273 970	87,49	265 261 848	87,45	30 012 122	11,31
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	25,45 %		24,61 %		0,84 %	
für 1 tkm . . . ₰	2,50		2,47		0,03	
auf Braunkohlen, -Briketts und -Koks:						
Tonnen	18 643 400	15,73	17 973 620	16,83	669 780	3,73
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	6,58 %		6,77 %		*0,19 %*	
Tonnenkilometer	1 356 672 609	10,30	1 245 546 494	10,41	111 126 115	8,92
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	4,15 %		4,11 %		0,04 %	
Einnahme . . . ℳ	42 201 984	12,51	38 078 901	12,55	4 123 083	10,83
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	3,63 %		3,53 %		0,10 %	
für 1 tkm . . . ₰	3,11		3,06		0,05	
im ganzen:						
Tonnen	118 492 534	100,00	106 799 523	100,00	11 693 011	10,95
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	41,83 %		40,23 %		1,60 %	
Tonnenkilometer	13 175 236 828	100,00	11 967 166 059	100,00	1 208 070 769	10,09
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	40,31 %		39,45 %		0,86 %	
Einnahme . . . ℳ	337 475 954	100,00	303 340 749	100,00	34 135 205	11,25
oder in % der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	29,08 %		28,14 %		0,94 %	
für 1 tkm . . . ₰	2,56		2,53		0,03	

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug für Steinkohlen 118,36 km gegen 120,70 km, für Braunkohlen 72,77 km gegen 69,30 km, überhaupt 111,19 km gegen 112,05 km im Vorjahre.

3. Beförderung von Kohlen als Dienstgut.

Als frachtpflichtiges Dienstgut sind in keinem der beiden Vergleichsjahre (1906 und 1905) Kohlen befördert; dagegen wurden als frachtfreies Dienstgut

8 020 376 gegen 7 047 609, also 972 767 t oder 13,80 % Kohlen mehr als im Vorjahre befördert mit einer Verkehrsleistung von 1 774 563 324 gegen 1 580 836 000, also 193 727 324 tkm oder 12,25 % mehr. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne Dienstkohlen betrug: 1906 221,26, 1905 224,31 km.

Im Verhältnis zu dem gesamten frachtfreien Dienstgutverkehr betrug der Dienstkohlenverkehr:

nach der Zahl der beförderten Tonnen .. 1906 43,61 % 1905 43,40 %
" " " " Tonnenkilometer .... " 73,83 " " 74,34 " .

D. Tierverkehr.

Vgl. Anlage 7 unter D S. 199.

Beim Tierverkehr betrugen:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	%
die Einnahmen ... M	32 905 609	2,66	31 166 477	2,72	1 739 132	5,58
die beförderten Mengen*) ... t	2 479 596	0,83	2 403 936	0,86	75 660	3,15
die Tonnenkilometer ...	445 439 461	1,32	417 354 816	1,34	28 084 645	6,73
die Durchschnittseinnahme für 1 t ...	13,27 M		12,96 M		0,31 M	
desgl. für 1 tkm ...	7,39 Pf		7,47 Pf		*0,08 Pf*	
die Beförderungsstrecke für 1 t ...	179,64 km		173,61 km		6,03 km.	

Der Versand der norddeutschen Binnenverkehrsbezirke betrug:

Vgl. Anlage 7 c S. 227 ff.

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	
	Stück	Stück	Stück	%
an Pferden ...	434 658	363 853	70 805	19,46
" Rindvieh ...	3 641 873	3 479 156	162 717	4,68
" Schafen ...	1 531 564	1 562 963	*31 399*	*2,01*
" Schweinen ...	9 241 981	8 864 097	377 884	4,26
" Geflügel ...	8 422 235	11 056 985	*2 634 750*	*23,83.*

E. Postgut.

Vgl. Anlage 7 unter A, lfde Nr 6. S. 197.

Beim Postgut betrugen:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	%
die Einnahmen ... M	1 324 048	0,11	1 317 055	0,11	6 993	0,53
die beförderten Mengen ... t	114 854	0,04	114 404	0,04	450	0,39
die Tonnenkilometer ...	6 891 228	0,02	6 862 134	0,02	29 094	0,42
die Durchschnittseinnahme für 1 t	11,53 M		11,51 M		0,02 M	
desgl. für 1 tkm ...	19,21 Pf		19,19 Pf		0,02 Pf	
die Beförderungsstrecke für 1 t ..	60,00 km		59,98 km		0,02 km.	

*) Das Tiergewicht wird für statistische Zwecke, sowohl bei Einzelsendungen als auch bei Wagenladungen, nach Durchschnittssätzen berechnet, die betragen:

1. für Pferde, Ponys, Füllen, Maultiere, Esel 450 kg
2. " Ochsen, Stiere ... 600 "
3. " Kühe, Rinder (Fersen) ... 400 "
4. für Kälber ... 60 kg
5. " fette und magere Schweine 100 "
6. " Ferkel ... 20 "
7. für Schafe, Lämmer, Ziegen .. 40 kg
8. " Gänse, Puten ... 5 "
9. " Enten und kleines Geflügel 2 ".

Im einzelnen wurden erhoben:	1906 M	1905 M	1906 mehr *weniger* M
	1	2	3
1. auf Grund der Vollzugsbestimmungen zum Artikel 2 des Eisenbahnpostgesetzes für Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen im Einzelgewichte von mehr als 10 kg (nach dem Satze von 0,20 M für das Tonnen- oder Achs-Kilometer)	1 237 094	1 223 069	14 025
2. auf Grund des Artikels 5 des Eisenbahnpostgesetzes für Beförderung von Postsendungen gegen die tarifmäßige Eilgutfracht	2 857	1 844	1 013
3. auf Grund der Bestimmungen, betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes:			
a. für Beförderung der Postsendungen durch das Zugpersonal nach dem Satze von 0,01 M für den Zentner und das Kilometer (d. s. 0,20 M für 1 tkm)	248	253	*5*
b. für Beförderung von Briefbeuteln sowie Brief- und Zeitungspaketen durch das Zugpersonal nach dem Satze von 0,25 M für jeden in dieser Weise benutzten Zug	15 244	18 566	*3 322*
c. für Beförderung der Postsendungen in einer Abteilung eines Eisenbahnwagens oder in einem von der Postverwaltung gestellten Eisenbahnpostwagen nach dem Satze von 0,005 M für den Zentner und das Kilometer (d. s. 0,10 M für 1 tkm)	68 605	73 323	*4 718.*

Vgl. Anlage 7 unter A, lfde Nr 7. S. 197.

F. Militärgut.

Beim Militärgut betrugen:

	1906 überhaupt	1906 in % des Gesamtgüterverkehrs	1905 überhaupt	1905 in % des Gesamtgüterverkehrs	1906 mehr *weniger* überhaupt	1906 mehr *weniger* %
	1	2	3	4	5	6
die Einnahmen ... M	4 042 029	0,33	3 776 525	0,33	265 504	7,03
die beförderten Mengen ... t	382 462	0,13	335 648	0,12	46 814	13,95
die Tonnenkilometer ...	61 538 251	0,18	54 562 560	0,17	6 975 691	12,78
die Durchschnittseinnahme für 1 t	10,57 M		11,25 M		*0,68* M	
desgl. für 1 tkm ...	6,57 Pf		6,92 Pf		*0,35* Pf	
die Beförderungsstrecke für 1 t ..	160,90 km		162,56 km		*1,66* km.	

Vgl. Anlage 7 unter A. lfde Nr 8. S. 197.

G. Frachtpflichtiges Dienstgut*).

Es betrugen:	1906 überhaupt	1906 in % des Gesamtgüterverkehrs	1905 überhaupt	1905 in % des Gesamtgüterverkehrs	1906 mehr *weniger* überhaupt	1906 mehr *weniger* %
	1	2	3	4	5	6
die Einnahmen ... M	5 767 183	0,47	4 898 735	0,43	868 448	17,73
die beförderten Mengen ... t	13 913 156	4,63	10 319 616	3,71	3 593 540	34,82
die Tonnenkilometer ...	523 743 101	1,56	388 382 047	1,25	135 361 054	34,85
die Durchschnittseinnahme für 1 t	41,45 Pf		47,47 Pf		*6,02* Pf	
desgl. für 1 tkm ...	1,10 "		1,26 "		*0,16* "	
die Beförderungsstrecke für 1 t ..	37,64 km		37,64 km		— "	

*) Als frachtpflichtiges Dienstgut werden alle Gegenstände befördert, die aus solchen zu Bauten oder Beschaffungen für Eisenbahnzwecke bestimmten Mitteln des preußischen oder hessischen Staates beschafft werden, die nicht auf den Betriebsetat der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verrechnet werden (Baudienstgüter). In gewöhnlichen Zügen werden auch Baudienstgüter im Gewichte von weniger als 1 000 kg frachtfrei befördert.

H. Nebenerträge.

Vgl. Anlage 7 unter A, lfde Nr 9. S. 197.

Die Nebenerträge des Güterverkehrs haben 31 282 313 ℳ oder 2,53 % der Gesamteinnahme betragen. Sie sind gegen das Vorjahr, wo sie 27 262 281 ℳ oder 2,38 % der Gesamteinnahme ausmachten, um 4 020 032 ℳ oder 14,75 % gestiegen.

Die Steigerung beruht in der Hauptsache auf der Zunahme des allgemeinen Verkehrs. Ein Teil der Mehreinnahmen ist nur buchmäßig und zwar dadurch entstanden, daß die bisher als Einnahmen aus der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs (Abschnitt C) nachgewiesenen Bahnhofsfrachten für die Beförderung von Sendungen zwischen zwei Stellen desselben Bahnhofs (derselben Tarifstation) einschließlich zugehöriger Anschlußwerke, Lagerplätze, Ladestellen usw. vom Berichtsjahr ab als Nebenerträge verrechnet werden.

J. Frachtfreies Dienstgut.

Vgl. Anlage 7 unter A, lfde Nr 11. S. 197.

	1	2	3	4	5	6
Es betrugen im ganzen:	1906		1905		1906 mehr	
	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	in % des Gesamtgüterverkehrs	überhaupt	%
die beförderten Mengen .... t	18 390 290	5,77	16 238 446	5,51	2 151 844	13,25
die Tonnenkilometer	2 420 095 017	6,70	2 126 389 998	6,38	293 705 019	13,81
die Beförderungsstrecke für 1 t	131,60 km		130,95 km		0,65 km.	

Wird der bereits im Abschnitt C. f. 3 behandelte Dienstkohlenverkehr ausgeschieden, so bleiben als Ergebnis des übrigen Dienstgutverkehrs:

	1	2	3	4	5	6
beförderte Mengen .... t	10 369 914	3,26	9 190 837	3,12	1 179 077	12,83
Tonnenkilometer	645 531 693	1,79	545 553 998	1,64	99 977 695	18,33
Beförderungsstrecke für 1 t	62,25 km		59,36 km		2,89 km.	

K. Frachturkundenstempel.

Vom 1. Juli 1906 an ist nach dem Gesetze vom 3. Juni 1906, betr. Änderung des Reichsstempelgesetzes vom 14. Juni 1900, ein Frachturkundenstempel sowohl im innern deutschen Verkehre, einschließlich des Kleinbahn- und Schmalspurbahnverkehrs, als auch im Verkehre mit dem Auslande, jedoch nicht im Durchgangsverkehre mit diesem, zu erheben, wenn die Frachturkunde über die Ladung eines Eisenbahnwagens lautet.

Demgemäß sind von den Abfertigungsstellen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen Frachturkunden-Stempelmarken verwendet worden:

1	2
im Monat	im Werte von ℳ
Juli 1906	862 353
August "	892 573
September "	822 294
Oktober "	930 782
November "	884 474
Dezember "	755 573
Januar 1907	731 951
Februar "	705 535
März "	801 541
zusammen..	7 387 076.
Davon von den in Preußen gelegenen Stationen..	6 681 437.

Einnahmetitel 2. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 178.)

Gegenüber dem Etatssoll von 1 146 560 000 ℳ beträgt die wirkliche Einnahme 1 235 759 471 ℳ, mithin 89 199 471 ℳ oder 7,78 % mehr.

Im Güterverkehr ist, veranlaßt durch den Aufschwung von Handel und Industrie, ebenfalls eine wesentliche Steigerung zu verzeichnen.

II. Sonstige Einnahmen.

Übersicht.

Die sonstigen Einnahmen, umfassend die Titel 3 bis 6, betrugen:

	1	2	3	4	5	6
	1906			1905		
	überhaupt M.	in % der sonstigen Einnahmen	in % der Gesamteinnahme	überhaupt M.	in % der sonstigen Einnahmen	in % der Gesamteinnahme
Für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter (Titel 3)	34 914 548	28,50	1,87	30 797 373	28,79	1,78
Für Überlassung von Betriebsmitteln (Titel 4)	25 126 977	20,52	1,34	19 748 201	18,46	1,14
Erträge aus Veräußerungen (Titel 5)	42 714 733	34,88	2,29	37 116 947	34,69	2,15
Verschiedene sonstige Einnahmen (Titel 6)	19 718 470	16,10	1,06	19 325 758	18,06	1,12
zusammen	122 474 728	100,00	6,56	106 988 279	100,00	6,19
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	3 483	—	—	3 096	—	—.

Sie sind somit im ganzen um 15 486 449 M. oder 14,47 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 387 M. oder 12,50 % gestiegen.

Einnahmetitel 3.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 179.)

Die Vergütungen für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter sind von 30 797 373 M. auf 34 914 548 M., somit um 4 117 175 M. oder 13,37 % gestiegen.

Es kamen auf:	1	2	3	4
	1906 M.	1905 M.	1906 mehr *weniger* M.	%
1. Vergütung für verpachtete Bahnstrecken*)	840 754	1 008 397	*167 643*	*16,62*
2. Vergütung fremder Eisenbahnverwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen usw. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sowie für Dienstleistungen von Beamten	9 196 307	7 129 989	2 066 318	28,98
3. Vergütung für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren	952 851	862 480	90 371	10,48
4. Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	490 880	448 179	42 701	9,53
5. Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten:				
1. von der Neubauverwaltung	494 557	450 733	43 824	9,72
2. von der Postverwaltung	1 311 406	1 279 517	31 889	2,49
3. von fremden Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.	1 731 351	1 543 314	188 037	12,18
6. Vergütung der Postverwaltung:				
1. für Benutzung von Wagenabteilungen zum Postdienste, Beförderung von Eisenbahnpostwagen und Stellung von Beiwagen	4 870 638	4 717 785	152 853	3,24
2. für Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangieren usw. der Eisenbahnpostwagen	1 830 855	1 725 048	105 807	6,13
3. für Benutzung von Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen	320 783	302 173	18 610	6,16
3a. für Bestellung und Abnahme von Eisenbahnpostwagen	9 408	15 486	*6 078*	*39,25*
4. für Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen, für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen usw.	110 558	107 684	2 874	2,67
7. Vergütung der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten	12 754 200	11 206 588	1 547 612	13,81
zusammen wie oben	34 914 548	30 797 373	4 117 175	13,37
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	993	891	102	11,45.

*) Die verpachteten Strecken sind in der Anlage 1 S. 164 einzeln nachgewiesen.

Von der Mindereinnahme für verpachtete Bahnstrecken (Pos. 1) ist eine solche im Betrage von 66 000 ℳ nur buchmäßig und zwar dadurch entstanden, daß die Einnahmen aus der Personen- und Güterbeförderung auf der Bahnstrecke Myslowitz—Landesgrenze, auf der die österreichischen Staatsbahnen den Fahrdienst wahrnehmen, vom Berichtsjahr ab nicht mehr als Pacht, sondern — was richtiger erscheint — als Verkehrseinnahmen bei den Titeln 1 und 2 verrechnet werden. Im übrigen beruht der Rückgang der Einnahmen dieser Position zum größten Teil auf dem Wegfall der Pacht für die Bahnstrecke Cleve—Landesgrenze, die an die Holländische Eisenbahn verpachtet war, seit 1. Juli 1906 aber von der Staatseisenbahnverwaltung für eigene Rechnung betrieben wird.

In der Mehreinnahme der Position 2 ist eine einmalige Einnahme aus der Reichskasse im Betrage von 1 450 000 ℳ als Ablösung der Ansprüche Preußens für Unterhaltung und Erneuerung von Bahnanlagen auf der ehemaligen Marienburg—Mlawkaer Bahn, der Ostpreußischen Südbahn und der Breslau—Warschauer Bahn enthalten. Die nach Abzug dieses Betrags verbleibende weitere Mehreinnahme (616 318 ℳ) von fremden Eisenbahnverwaltungen, Anschlußgleisbesitzern usw. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen usw. hat ihren Grund in der Zunahme der Betriebs- und Unterhaltungskosten mitbenutzter Bahnhöfe und Bahnstrecken, in der Vermehrung der Anlagen sowie in sonstigen Mehrleistungen zugunsten Dritter. — Im einzelnen sind an regelmäßigen Einnahmen aufgekommen: für Mitbenutzung von Bahnhöfen usw. durch fremde Eisenbahnen 3 098 646 ℳ (1905 = 2 744 347 ℳ), für Mitbenutzung von Bahnhöfen usw. durch Kleinbahnen 283 150 ℳ (279 339 ℳ), für Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Privatanschlüsse, wovon am Ende des Berichtsjahrs 5 453 vorhanden waren, 3 113 633 ℳ (2 995 930 ℳ), an Beiträgen von Gemeinden usw. zu den Kosten für Herstellung von Bahnhöfen, Haltepunkten und sonstigen Anlagen 365 084 ℳ (361 475 ℳ) und für sonstige Leistungen zugunsten Dritter 885 794 ℳ (748 898 ℳ).

Die Mehreinnahmen für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren (Pos. 3) sind mit rd. 55 000 ℳ bei Ausübung des Verschiebedienstes auf den Hafengleisen in Hamburg, mit rd. 7 000 ℳ für Gestellung von Lokomotiven für die marinefiskalische Bahn in Kiel, mit rd. 10 000 ℳ bei Ausübung des Fahrdienstes auf den Bahnstrecken zwischen der Landesgrenze und Sosnowice, im übrigen größtenteils aus der Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf den für fremde Rechnung verwalteten Neben- und Kleinbahnen (vgl. S. 11) entstanden.

Bei den Mehreinnahmen an Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen (Pos. 4) handelt es sich im wesentlichen um beglichene Rückstände aus frühern Rechnungsjahren.

Entsprechend der Inanspruchnahme der Werkstätten sind an Vergütungen für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten (Pos. 5) von der Neubauverwaltung 43 824 ℳ oder 9,72 %, von der Postverwaltung 31 889 ℳ oder 2,49 % und von fremden Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw. 188 037 ℳ oder 12,18 % mehr eingekommen.

Die Mehreinnahme von der Postverwaltung für Benutzung von Wagenabteilungen zum Postdienste, Beförderung von Eisenbahnpostwagen usw. (Pos. 6) entspricht der Ausdehnung des Bahnnetzes und der Steigerung des Postverkehrs. Im einzelnen sind verrechnet:

		1906 ℳ	1905 ℳ
bei Pos. 6 1:	für postseitige Benutzung von Abteilungen in vereinigten Post- und Eisenbahnwagen	340 138	326 427
	für Beförderung von Eisenbahnwagen an Stelle laufunfähiger Bahnpostwagen	2 062	3 480
	für Beförderung von Beiwagen und Postsonderzügen	4 459 277	4 317 087
	für zahlungspflichtige Beförderung unbeladener Bahnpostwagen	49 944	49 650
	für sonstige Leistungen	19 217	21 141
	zusammen	4 870 638	4 717 785,
bei Pos. 6 2:	für die Aufstellung nicht im regelmäßigen Dienste befindlicher Bahnpostwagen	9 143	9 113
	für Reinigen, Beleuchten, Schmieren der Postwagen	655 266	594 959
	für das Rangieren der Postwagen	1 166 446	1 120 976
	zusammen	1 830 855	1 725 048,

	1906 ℳ	1905 ℳ
bei Pos. 6[4]: für Bewachung der Reichstelegraphen	90 051	89 320
für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen usw.	20 507	18 364
zusammen	110 558	107 684.

Ende März 1907 gehörten zum Staatsbahnwagenparke 1 563 posteigene Postwagen. Außerdem waren von den Staatsbahnwagen 122 Personen- und 888 Gepäckwagen mit Postabteilen eingerichtet.

Die Mehreinnahme von der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten (Pos. 7) entspricht der regern Bautätigkeit.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 179.)

Dem im Etat beim Einnahmetitel 3 vorgesehenen Betrage von 31 568 000 ℳ steht eine wirkliche Einnahme von 34 914 548 ℳ gegenüber. Es ergibt sich somit gegen den Etat eine Mehreinnahme von 3 346 548 ℳ oder 10,60 %.

Die für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter erzielten Mehreinnahmen sind in der Hauptsache der starken Verkehrssteigerung und der erhöhten Neubautätigkeit zuzuschreiben. An ihnen sind hauptsächlich die Erträgnisse aus den Gemeinschaftsverhältnissen, die Einnahmen aus Leistungen für die Postverwaltung und die Erstattungen an allgemeinen Verwaltungskosten seitens der Neubauverwaltung beteiligt. Die noch aus andern Quellen geflossenen Mehreinnahmen sind von geringer Bedeutung. Ebenso sind die bei einigen Positionen eingetretenen Mindereinnahmen nur geringfügig.

Einnahmetitel 4.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 179.)

Die Vergütung für Überlassung von Betriebsmitteln setzt sich aus „Miete" und „Leihgeld" zusammen. Unter „Miete" ist die Entschädigung für die Benutzung der Betriebsmittel zu verstehen, die aus deren Übergang im gewöhnlichen Verkehre mit andern Eisenbahnen herrührt, während als „Leihgeld" die auf Grund besonderer Vereinbarungen zu zahlende Vergütung für auf Zeit abgegebene Betriebsmittel bezeichnet wird.

Die Vergütung für Überlassung von Betriebsmitteln hat betragen:

	1	2	3	4
	1906 ℳ	1905 ℳ	1906 mehr *weniger* ℳ	%
im ganzen	25 126 977	19 748 201	5 378 776	27,24
davon:				
Miete für Lokomotiven	—	—	—	—
Leihgeld „ „	62 340	68 817	*6 477*	*9,41*
zusammen für Lokomotiven ..	62 340	68 817	*6 477*	*9,41*
Miete für Wagen	24 993 434	19 606 164	5 387 270	27,48
Leihgeld „ „	71 203	73 220	*2 017*	*2,75*
zusammen für Wagen	25 064 637	19 679 384	5 385 253	27,36.

Daß für die auf S. 41 nachgewiesenen Leistungen eigener Lokomotiven auf fremder Bahn keine Einnahme an Lokomotivmiete angegeben wird, erklärt sich daraus, daß diese Leistungen zum größern Teile durch Leistungen fremder Lokomotiven auf eigener Bahn ausgeglichen wurden, während die Lokomotivmiete da, wo Barvergütung stattgefunden hat, in der bei Einnahmetitel 3 verrechneten Vergütung für die Wahrnehmung des Zugdienstes auf fremder Bahn mitenthalten ist.

Die Mehreinnahme an Wagenmieten ist in der Hauptsache auf die allgemeine Verkehrssteigerung, die einen stärkern Übergang eigener Wagen auf andere Bahnen zur Folge hatte, sowie darauf zurückzuführen, daß die Wagen auf einigen ausländischen Bahnen infolge außergewöhnlicher Umstände — u. a. in Österreich-Ungarn wegen

passiver Resistenz des Personals, in Belgien wegen der durch den Kohlenarbeiterstreik in Frankreich hervorgerufenen außerordentlichen Verkehrsanhäufung, die empfindliche Stockungen im Güterzugverkehre mit sich brachte — länger als sonst, vielfach sogar unter bedeutender Überschreitung der nach den Wagenübereinkommen zulässigen Benutzungsfristen zurückgehalten wurden. In welchem Maße gerade der letztere Umstand die Höhe der Wagenmieten beeinflußt hat, zeigt die nachstehende Übersicht.

Im einzelnen wurden eingenommen aus der Abrechnung:	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr	
	M	%	M	%	M	%
1. über den Wagenübergang auf Kleinbahnen	98 530	0,39	92 755	0,47	5 775	6,23
2. über die Benutzung von Güterwagen auf Nebenbahnen	141 882	0,57	85 653	0,44	56 229	65,65
3. mit den zum Staatsbahnwagenverbande gehörenden Verwaltungen, nämlich den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und den Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie der Militäreisenbahn	2 535 206	10,14	2 125 519	10,84	409 687	19,27
4. mit andern fremden Bahnen:						
a. Laufmiete	8 686 657	34,76	7 596 023	38,74	1 090 634	14,36
b. Zeitmiete	11 435 112	45,75	9 023 890	46,03	2 411 222	26,72
c. Verzögerungsgebühren für Überschreitung der zulässigen Benutzungsfristen und Geldbußen für übereinkommenswidrige Benutzung der Wagen	2 096 047	8,39	682 324	3,48	1 413 723	207,19
zusammen	24 993 434	100,00	19 606 164	100,00	5 387 270	27,48.

Die insbesondere für die Berechnung der Laufmiete maßgebenden kilometrischen Leistungen der Wagen auf fremder Bahn haben betragen:

	1	2	3	4
	1906 Achskilometer	1905 Achskilometer	1906 mehr Achskilometer	%
für Personenwagen	194 654 945	183 121 117	11 533 828	6,30
„ Gepäckwagen	37 975 815	37 014 804	961 011	2,60
„ Güterwagen	2 211 303 532	1 961 211 190	250 092 342	12,75
zusammen	2 443 934 292	2 181 347 111	262 587 181	12,04.

Die Höhe der Einnahme an Leihgeld für Lokomotiven und Wagen, die mehr oder weniger von Zufälligkeiten abhängt, entspricht der Zahl der abgegebenen Fahrzeuge und der Dauer ihrer Benutzung durch Dritte.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 179.)

Dem im Etat beim Einnahmetitel 4 vorgesehenen Betrage von 17 879 000 M steht eine wirkliche Einnahme von 25 126 977 M gegenüber. Es sind somit 7 247 977 M oder 40,54 % mehr eingenommen worden. Wegen Begründung dieser Mehreinnahme wird auf die vorstehenden Ausführungen (unter α) Bezug genommen.

Einnahmetitel 5.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.
(Vgl. Anlage 4, S. 179 f.)

Die Erträge aus Veräußerungen haben betragen 42 714 733 M gegen 37 116 947 M im Vorjahre, somit 5 597 786 M oder 15,08 % mehr.

Es wurden eingenommen:	1906	1905	1906 mehr	
	1	2	3	4
	M	M	M	%
1. aus dem Verkaufe von Materialien und Materialabfällen sowie von sonstigen Gegenständen	28 529 565	24 734 998	3 794 567	15,34
2. aus der Abgabe von Materialien an die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.:				
1. von Betriebsmaterialien	334 848	303 356	31 492	10,38
2. von Oberbau- und Baumaterialien	13 053 896	11 350 834	1 703 062	15,00
3. von Werkstattsmaterialien	43 515	36 786	6 729	18,29
3. aus der Abgabe von Wasser, Elektrizität und Gas und dem Verkaufe von Nebenerzeugnissen der Gasanstalten usw.	752 909	690 973	61 936	8,96
zusammen wie oben	42 714 733	37 116 947	5 597 786	15,08
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1 215	1 074	141	13,13.

Von den Einnahmen der Position 1 sind im einzelnen aufgekommen aus dem Verkaufe von Betriebsmaterialien 69 666 M (gegen 95 177 M im Vorjahre), Oberbau- und Baumaterialien 14 254 403 M (12 226 542 M), Werkstattsmaterialien 11 178 099 M (9 170 673 M), ausgemusterten Fahrzeugen 887 833 M (1 127 538 M), Inventarien 35 386 M (24 490 M), verkäuflichen Drucksachen (Tarifen, Frachtbriefen usw.) 770 659 M (762 802 M), Ausschreibungsbedingungen und Zeichnungen 84 523 M (81 768 M), Fundsachen, herrenlosen Gütern, verdorbenen Frachtgegenständen usw. 205 703 M (212 937 M), Altpapier, Kohlen- und Koksasche, Stroh, Kehricht, Dünger, gefällten Bäumen, Sträuchern, Steinen, Erde u. dgl. 1 043 293 M (1 033 071 M).

Aus der Abgabe von Materialien an die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw. (Pos. 2) sind im ganzen 1 741 283 M und zwar für Betriebsmaterialien 31 492 M oder 10,38 %, für Oberbau- und Baumaterialien 1 703 062 M oder 15,00 % und für Werkstattsmaterialien 6 729 M oder 18,29 % mehr eingekommen. Zu den Einnahmen der Position 2² hat die Neubauverwaltung rd. 10 095 000 M (gegen 9 075 000 M im Vorjahre) beigetragen.

Von der Einnahme der Position 3 sind im einzelnen erzielt worden: für Wasser 97 593 M (gegen 93 000 M im Vorjahre), für Elektrizität 131 632 M (rd. 112 000 M), für Gas 295 751 M (rd. 272 000 M) und für Nebenerzeugnisse der Gasanstalten 227 933 M (rd. 213 000 M).

β. Vergleich mit dem Etat.
(Vgl. Anlage 4, S. 179 f.)

Dem Etatssoll beim Einnahmetitel 5 von 36 500 000 M steht eine wirkliche Einnahme von 42 714 733 M, mithin eine Mehreinnahme von 6 214 733 M oder von 17,03 % gegenüber.

Bei dem Verkaufe der Oberbau- und Werkstattsmaterialien sind höhere Preise erzielt worden. Auch ergaben sich höhere Einnahmen für Abgabe von Oberbaumaterialien, Wasser, Elektrizität und Gas an Dritte.

Einnahmetitel 6.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.
(Vgl. Anlage 4, S. 180.)

Die verschiedenen Einnahmen, einschließlich der Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken, sind von 19 325 758 M auf 19 718 470 M, also um 392 712 M oder 2,03 % gestiegen.

Es kamen auf:	1 1906 M.	2 1905 M.	3 1906 mehr *weniger* M.	4 %
1. Telegraphengebühren	683 645	674 092	9 553	1,42
2. Pacht- und Mietzinse sowie wirtschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:				
1. Bahnwirtschaften	5 332 859	5 181 232	151 627	2,93
2. Dienst- und Mietwohnungen	4 249 453	3 873 612	375 841	9,70
3. Diensträume für Post, Telegraphie, Zoll usw.	775 840	759 701	16 139	2,12
4. Lagerplätze, Grasplätze usw.	4 616 838	4 603 725	13 113	0,28
3. Brücken- und Fährgeld sowie Werft- und Hafengebühren	333 670	298 028	35 642	11,96
4. Statutmäßige Pensionskasseneinnahmen	1 306 337	1 719 159	*412 822*	*24,01*
5. Zinsen und Kursgewinne	59 786	51 561	8 225	15,95
5a. Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken	84 695	97 922	*13 227*	*13,51*
6. Sonstige Einnahmen	2 275 347	2 066 726	208 621	10,09
zusammen	19 718 470	19 325 758	392 712	2,03
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	561	559	2	0,36.

Die Einnahme an Telegraphengebühren (Pos. 1) ist gegen das Vorjahr um 9 553 M. oder 1,42 % gestiegen. Von den für den Privatdepeschenverkehr eingerichteten Telegraphenanstalten der Staatseisenbahnverwaltung, deren Zahl am Ende des Berichtsjahrs 3 449, am Ende des Vorjahrs 3 426 betrug und von denen 691 (544) mit der örtlichen Reichstelegraphenanstalt durch Leitung verbunden waren, wurden — abgesehen von den gebührenfreien Bahn- und Telegraphenamtstelegrammen — zur Beförderung angenommen:

	1 1906	2 1905	3 1906 mehr *weniger*	4 %
1. gebührenfreie Staatstelegramme	10 519	11 026	*507*	*4,60*
2. gebührenpflichtige Bahn- und Staats- sowie Privattelegramme	1 795 355	1 798 599	*3 244*	*0,18*
Von den Telegrammen zu 2 wurden:				
a. der örtlichen Reichstelegraphenanstalt überwiesen	901 190	869 271	31 919	3,67
b. ausschließlich mit dem Bahntelegraphen befördert (ohne die Reichslinien zu berühren)	751 557	} 929 328	*35 163*	*3,78.*
c. im Wechselverkehr auf Bahn- und Reichslinien befördert	142 608			

Die Einnahmen aus Bahnwirtschaften (Pos. 2 [1]) sind gegen das Vorjahr um 151 627 M. oder 2,93 % gestiegen. Die Mehreinnahme ist durch die Erhöhung des Pachtzinses einzelner älterer Bahnhofswirtschaften sowie durch die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften der neueröffneten Bahnstrecken entstanden. Am Ende des Berichtsjahrs waren 2 324 Bahnhofswirtschaften eingerichtet und verpachtet gegen 2 300 am Ende des Vorjahrs. Aus den Wirtschaftsbetrieben in den Zügen sind, wie bereits auf S. 70 unter 7 erwähnt, rd. 195 400 M. gegen 175 500 M. im Jahre 1905 eingenommen worden.

Von den Einnahmen der Position 2 [2] sind aus Dienst- und Mietwohnungen 2 424 403 M. gegen 2 169 337 M. und aus Lagerräumen in Gebäuden 1 825 050 M. gegen 1 704 275 M. im Vorjahr aufgekommen. Die Mehreinnahme von 375 841 M.

oder 9,70 % ist auf den auf S. 118 im Abschnitt VIII[1] dieses Berichtes nachgewiesenen Zugang an Dienst- und Mietwohnungen, auf die Einrichtung neuer Lagerräume sowie auf Erhöhung der Mietzinse zurückzuführen.

An Mieten für Dienst- und Dienstwohnräume (Pos. 2[3]) sind von der Postverwaltung 741 856 *M* gegen 727 978 *M*, im übrigen 33 984 *M* gegen 31 723 *M* im Vorjahr aufgekommen. Die Mehreinnahme von 16 139 *M* oder 2,12 % beruht hiernach im wesentlichen auf der Vermehrung und Erweiterung der Postdiensträume.

Von den Einnahmen der Position 2[4] sind erzielt: aus Lagerplätzen 3 571 147 *M* gegen rd. 3 440 000 *M*, aus ländlichen Grundstücken (meist Restgrundstücke, die beim Grunderwerb mitübernommen werden mußten) 413 468 *M* gegen rd. 480 000 *M*, aus Grasnutzungen 204 379 *M* gegen 260 000 *M*, aus Dienstländereien d. h. solchen Grundstücken, die Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, denen durch die Lage ihres amtlichen Wohnortes die Beschaffung der zur Führung ihres Haushaltes notwendigen Feld- und Gartenfrüchte erheblich erschwert wird, zum eigenen Anbau dieser Bodenerzeugnisse gegen mäßiges Entgelt überlassen werden, 57 730 *M* gegen 69 000 *M*, aus Weidennutzungen 25 879 *M* gegen 24 000 *M*, aus Obstnutzungen 20 740 *M* gegen 15 000 *M* und aus verschiedenen sonstigen Nutzungen 323 495 *M* gegen 316 000 *M* im Vorjahre. Die Mehreinnahme aus der Verpachtung der Lagerplätze sowie aus Weiden-, Obst- und sonstigen Nutzungen ist auf die Ausdehnung des Bahnnetzes, die Steigerung der Erträgnisse usw. zurückzuführen. Die Mindereinnahme aus der Verpachtung der ländlichen Grundstücke, der Grasnutzungen, Dienstländereien usw. findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß bei der in mehreren Direktionsbezirken im Rechnungsjahre 1905 notwendigen Neuverpachtung der Termin für die Fälligkeit der im voraus zahlbaren Pacht vom 1. April auf den 1. November verlegt wurde, so daß in der Einnahme für 1905 der Pachtzins für einen Teil der Grundstücke für zwei Pachtjahre (für 1905 und 1906) enthalten ist.

Bei Position 3 sind an Brückengeld 256 960 *M* gegen 230 038 *M*, an Werft- und Hafengebühren 76 710 *M* gegen 67 990 *M* im Vorjahr aufgekommen. Die gegen das Vorjahr nachgewiesene Mehreinnahme von 35 642 *M* oder 11,96 % beruht zum größten Teil auf der Zunahme des Verkehrs auf der Cölner Rheinbrücke und in dem Hafen Hardenberg bei Dortmund.

Der Rückgang der statutmäßigen Pensionskasseneinnahmen (Pos. 4) ist eine Folge der Abnahme der Zahl der Pensionskassenmitglieder durch Tod und Pensionierung. Außerdem kommt in Betracht, daß 1905 hier die Pensionskassenbestände der Breslau-Warschauer Eisenbahn verrechnet worden sind, denen 1906 keine ähnliche Einnahme gegenübersteht.

Die Höhe der Zinsen und Kursgewinne (Pos. 5) sowie der sonstigen Einnahmen (Pos. 6) hängt mehr oder weniger von Zufälligkeiten ab. Gegen das Vorjahr sind an Zinsen usw. 8 225 *M* oder 15,95 %, an sonstigen Einnahmen 208 621 *M* oder 10,09 % mehr aufgekommen. Als sonstige Einnahmen sind 1906 u. a. verrechnet: 580 624 *M* aus dem Bahnhofsbuchhandel und für den Aushang von Geschäftsanzeigen usw., 200 893 *M* für die Zulassung von Warenautomaten, 48 170 *M* aus Abortautomaten, 84 015 *M* für den Druck von Fahrkarten auf fremde Rechnung und für Abstempelung von Frachtbriefen, 25 625 *M* an Kassenüberschüssen und nicht abgehobenen Nachnahmebeträgen, 52 939 *M* an Bahnpolizeistrafen, 15 277 *M* an Entschädigungen für Beschädigung oder Verunreinigung der Personenwagen und ihrer Ausrüstung, 24 703 *M* an Gebühren für die Untersuchung der Kessel fremder Betriebsmaschinen, 51 509 *M* für leihweise Überlassung von Bahnmeisterwagen und Oberbaumaterialien sowie für Benutzung hydraulischer und elektrischer Aufzüge, 16 112 *M* an Ersatzleistungen der Bediensteten aus Schadensfällen. 499 543 *M* an Ersatzleistungen Dritter aus Schadensfällen sowie an erstatteten Anwaltsgebühren usw., 70539 *M* an sonstigen Ersatzleistungen, 136 242 *M* an Vertragsstrafen für verspätete Erfüllung vertragsmäßiger Verpflichtungen, 31 559 *M* an Geldbußen von Beamten.

β. Vergleich mit dem Etatssoll.

(Vgl. Anlage 4, S. 180.)

Gegenüber dem Etatssoll beim Einnahmetitel 6 von 18 529 000 *M* hat sich eine wirkliche Einnahme von 19 718 470 *M*, mithin eine Mehreinnahme von 1 189 470 *M* oder 6,42 % ergeben.

Die bei den verschiedenen Einnahmen, einschließlich der Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken, hervorgetretene Mehreinnahme gegen den Etatsansatz beruht im wesentlichen auf höhern Erträgen aus den Bahnwirtschaften, die infolge des gesteigerten Verkehrs teilweise vorteilhafter verpachtet werden konnten; ferner auf dem Zugang an neuen Mietwohnungen aus Mitteln des Gesetzes, betreffend die Herstellung von Wohnungen für gering besoldete Beamte und Arbeiter, sowie auch auf unerwartet hohen Eingängen an sonstigen — zufälligen — Einnahmen. Die bei einigen Positionen dieses Titels eingetretenen Mindereinnahmen fallen den erzielten Mehreinnahmen gegenüber nicht ins Gewicht.

C. Ausgaben im besondern.

I. Persönliche Ausgaben.

Übersicht.

Die persönlichen Ausgaben, umfassend die Titel 1 bis 6, betrugen:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1896	
	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe
Besoldungen (Titel 1)	222 836 255	19,05	211 805 555	20,21	133 278 317	22,38
Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten [1]) (Titel 2)	35 024 150	3,00	27 345 960	2,61	17 274 843	2,90
Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne, Stellenzulagen usw. (Titel 3)	180 987 850	15,47	155 369 027	14,82	95 384 628	16,02
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge (Titel 4)	45 709 315	3,91	41 646 357	3,97	24 464 552	4,11
Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte (Titel 5)	1 923 328	0,17	1 783 795	0,17		
Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und für mittlere Beamte (Titel 5a)	869 822	0,07	799 842	0,08	2 648 065	0,45
Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte (Titel 5b)	1 369 764	0,12	1 300 000	0,12		
Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten (Titel 5c)	972 959	0,08	789 823	0,08	496 520	0,08
Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene (Titel 5d)	1 222 393	0,10	1 079 966	0,10	616 071	0,10
Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke [2]) (Titel 6)	33 736 315	2,88	30 407 095	2,90	18 988 827	3,19
zusammen Titel 1 bis 6	524 652 151	44,85	472 327 420	45,06	293 151 823	49,23
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	14 922	—	13 671	—	10 632	—
in % der Gesamteinnahme	28,09 %	—	27,31 %	—	26,66 %	—
auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer	1 125	—	1 089	—	1 160	—
„ 1 000 Wagenachskilometer aller Art	29,62	—	28,76	—	27,96	—

Wenn man die unter den sächlichen Ausgaben bei Titel 7, 8 und 9 verrechneten und nach den Buchungsvorschriften auch dorthin gehörigen Löhne für Bahn-

[1]) Gegen Einbehaltung des Wohnungsgeldzuschusses im Gesamtbetrage von
4 958 224 ℳ im Jahre 1906 waren an 26 815 Beamte,
4 154 591 „ „ „ 1905 an 26 264 Beamte und
3 031 253 „ „ „ 1896 „ 21 321 „ Dienstwohnungen vergeben.

[2]) Bei den Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke sind nur diejenigen Pensionsbezüge berücksichtigt, die in den Satzungen der ehemaligen Beamtenpensionskassen oder in Vertragsverhältnissen begründet sind; die Staatspensionen für Beamte und die gesetzlichen Hinterbliebenenbezüge werden aus den allgemeinen Staatsfonds bestritten und betragen für das Berichtsjahr 37 982 816 ℳ, für das Vorjahr 35 409 098 ℳ.

unterhaltungs- und Werkstättenarbeiter hier mitberücksichtigt, so treten den vorseitig nachgewiesenen Beträgen der eigentlichen persönlichen Ausgaben der Titel 1 bis 6

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1896	
	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	in % der Gesamtausgabe
von	524 652 151	44,85	472 327 420	45,06	293 151 823	49,23
hinzu an Löhnen für						
a. Bahnunterhaltungsarbeiter (vgl. S. 97 unter D b)	56 427 186	4,82	50 244 984	4,79	30 268 506	5,08
b. Werkstättenarbeiter (vgl. S. 97 unter D c)	75 995 320	6,50	66 096 865	6,30	40 886 273	6,86
so daß danach ein Gesamtbetrag von ...... an persönlichen Ausgaben, soweit sie im Etat der Eisenbahnverwaltung erscheinen, sich ergibt, mithin	657 074 657	56,17	588 669 269	56,15	364 306 602	61,17
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	18 688	—	17 038	—	13 213	—
in % der Gesamteinnahme	35,18 %	—	34,04 %	—	33,14 %	—
auf 1000 Lokomotivnutzkilometer	1 409	—	1 356	—	1 441	—
„ 1000 Wagenachskilometer aller Art	37,09	—	35,84	—	34,74	—.

Die persönlichen Ausgaben, mit Einschluß der Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter, waren im Berichtsjahre 68 405 388 ℳ oder 11,62 % höher als im Vorjahre. Sie sind von 364 306 602 ℳ im Rechnungsjahre 1896 auf 657 074 657 ℳ im Rechnungsjahre 1906, also um 292 768 055 ℳ oder 80,36 % gestiegen, was einen jährlichen Zuwachs von 29 276 806 ℳ oder 8,04 % darstellt.

Die persönlichen Ausgaben (Titel 1 bis 6) ohne die Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter sind von 472 327 420 ℳ im Rechnungsjahre 1905 auf 524 652 151 ℳ im Rechnungsjahre 1906, also um 52 324 731 ℳ oder 11,08 % gestiegen. Der gleichen Ausgabe für 1896 gegenüber berechnet sich die Steigerung auf 231 500 328 ℳ oder 78,97 %, also durchschnittlich jährlich auf 23 150 033 ℳ oder 7,90 %.

Nachfolgend werden die gegen 1905 sich ergebenden Unterschiede titelweise näher erläutert.

Ausgabetitel 1 bis 3.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 180 ff.)

Die Ausgaben an Gehältern, Wohnungsgeldzuschüssen, diätarischen Besoldungen und Stellenzulagen der etatsmäßigen und der außeretatsmäßigen Beamten, an Vergütungen und Löhnen der Gehilfen, der Hilfskräfte im untern Dienste und der in den Bureaus und auf den Stationen beschäftigten Arbeiter*) (Ausgabetitel 1—3) haben im Berichtsjahre 438 848 255 ℳ betragen, während im Vorjahre für die gleichen Zwecke 394 520 542 ℳ ausgegeben wurden, so daß sich für das Berichtsjahr ein Mehraufwand von 44 327 713 ℳ oder 11,24 % ergibt, der zu einem Teile auf die Vermehrung des Personals, im übrigen auf die Verbesserung seiner Bezüge entfällt.

Die Vermehrung der Kopfzahl ist in der Hauptsache auf die weitere Ausdehnung des Bahngebiets durch Eröffnung neuer Bahnlinien, auf die Inbetriebnahme neuer, umgebauter und erweiterter Bahnhofsanlagen, neuer Bahnhöfe und Haltepunkte, neuer und erweiterter Gleis-, Rangier-, Werkstätten-, Schuppen-, Beleuchtungs- und sonstigen Anlagen, auf die Umwandlung des Nebenbahnbetriebs in Vollbahnbetrieb, die Trennung der Bahnbewachung von der Schrankenbedienung, die bedeutend gesteigerte Neubautätigkeit, die weitere Ausdehnung der Bahnsteigsperre, die Abkürzung der täglichen Dienstzeit und die Einführung sonstiger Diensterleichterungen (Vermehrung der Ruhetage und Ruhepausen, Erleichterung des Kirchenbesuches usw.) für das Betriebspersonal, die gründlichere Reinigung der Personenwagen und des Maschinenmaterials sowie auf Maßnahmen anderer Art zurückzuführen, die hauptsächlich durch

*) Die Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter werden beim Ausgabetitel 8, die der Werkstättenvorarbeiter, -Handwerker, -Lehrlinge und Handarbeiter beim Ausgabetitel 9, die der Bauarbeiter, die aus extraordinären Fonds gezahlt werden, bei diesen verrechnet.

die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs und die damit verbundene Vermehrung und Erweiterung der Geschäfte bedingt wurden. Daneben haben auch die Verbesserungen im Ladedienste zur Vermeidung von Unregelmäßigkeiten im Stückgutverkehre, die vermehrte Einstellung von Dienstanfängern zur Ergänzung des Bedarfes an Beamten, die Vermehrung und Ausgestaltung der Wohlfahrtseinrichtungen, die Einführung der Fahrkartensteuer und des Frachturkundenstempels u. a. m. eine Personalvermehrung herbeigeführt.

Änderungen in den Gehaltssätzen und Aufrückungszeiträumen der etatsmäßigen Beamten sowie in den Besoldungssätzen der außeretatsmäßigen Beamten sind in dem Berichtsjahre nicht eingetreten, dagegen ist gemäß Gesetzes vom 4. April 1906 (Gesetzsamml. S. 115) der Wohnungsgeldzuschuß der sämtlichen Unterbeamten um 50 % der bisherigen Sätze erhöht worden.

Der Durchschnittslohn der Hilfskräfte und Arbeiter erfuhr eine sehr erhebliche Steigerung gegen das Vorjahr, die zu einem kleinen Teile darauf zurückzuführen ist, daß das Arbeiterpersonal mit dem zunehmenden Beschäftigungsalter in die höhern Lohnsätze in stärkerm Maße aufrückte, zum andern, überwiegenden Teile aber durch umfangreiche Lohnaufbesserungen, insbesondere in den verkehrsreichen Industriegebieten bedingt wurde. Eine Übersicht der Tagesvergütungen und Löhne, die im Berichtsjahr an die einzelnen Klassen der Hilfskräfte, Handwerker und Arbeiter im Durchschnitt für ein Tagewerk (ohne Überstunden) gezahlt wurden, ist als Anlage 8 beigefügt. Hierbei wird bemerkt, daß die Staatseisenbahnverwaltung diesen Bediensteten staatseigene Mietwohnungen vielfach zu äußerst geringen Mietpreisen überweist. Würden die Mieten in der Höhe festgesetzt, daß eine 4prozentige Verzinsung des vom Staate aufgewendeten Anlagekapitals erzielt würde, so wären im Berichtsjahre rd. 798 000 *M* mehr an Miete eingenommen worden. Daß die Höhe der Vergütungen an außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Gehilfen (Titel 3 Pos. 2 des Etats) gegen das Vorjahr zurückbleibt, ist darin begründet, daß die Vergütungen der vorübergehend beschäftigten Landmesser vom 1. April 1906 ab nicht mehr bei dieser Position, sondern bei Position 1 des Titels 3 (Remunerierung von Hilfsarbeitern im Beamtenverhältnis) verrechnet werden (zu vgl. auch Ziffer 1 der Anlage 8).

Vgl. Anlage 8. S. 237 ff.

Die Aufwendungen an Stellenzulagen waren im Berichtsjahre, der vermehrten Beamtenzahl entsprechend, höher als im Vorjahre. Bei den Stellenzulagen sind auch verrechnet die bei den Fonds Kap. 63 Tit. 5 und Kap. 62 Tit. 10 des Etats des Finanzministeriums (zu vgl. Beilage C zum Etat des Finanzministeriums für das Etatsjahr 1903) veranschlagten Zulagen und Erziehungsbeihilfen in den Ostmarken, die sich ebenfalls höher als im Vorjahre gestellt haben. Die Zulagen, die einer Anzahl von Beamten aus frühern Dienstverhältnissen noch zu zahlen sind, sind infolge Abganges von Empfangsberechtigten gegen das Vorjahr zurückgegangen.

β. Vergleich mit dem Etat.
(Vgl. Anlage 4, S. 180.)

Beim Ausgabetitel 1 (Gehälter) besteht bei einer Ausgabe von 222 836 255 *M* gegen das Etatssoll von 222 388 100 *M* eine Mehrausgabe von 448 155 *M* oder von 0,20 %.

Den Minderausgaben infolge vorübergehender Nichtbesetzung einzelner freigewordener Etatsstellen stehen höhere Mehrausgaben gegenüber, die darin begründet sind, daß bei der Regelung der Gehälter nach Dienstaltersstufen durch das wirkliche Dienstalter der Beamten höhere Gehaltsaufwendungen bedingt wurden, als bei der Etatsaufstellung angenommen werden konnte.

Beim Ausgabetitel 2 (Wohnungsgeldzuschüsse) mit einem Etatssoll von 29 093 200 *M* ergibt sich bei einer Ausgabe von 35 024 150 *M* eine Mehrausgabe von 5 930 950 *M* oder von 20,39 %, welche aus dem im Etat des Finanzministeriums bei Kapitel 63 Titel 5a zur Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses der Unterbeamten vorgesehenen Fonds gedeckt worden ist.

Beim Ausgabetitel 3 (zur Remunerierung von Hilfsarbeitern, zu Löhnen, Stellenzulagen usw.) stellt sich die wirkliche Ausgabe von 180 987 850 *M* gegen das Etatssoll von 142 882 200 *M* um 38 105 650 *M* oder 26,67 % höher.

Von dem als Mehrausgabe nachgewiesenen Betrag entfallen 852 832 *M* auf die im Etat des Finanzministeriums unter Kap. 63 Tit. 5 und Kap. 62 Tit. 10 für Zulagen und Erziehungsbeihilfen in den Ostmarken ausgebrachten Fonds, so daß als eigentliche Etatsüberschreitung bei Ausgabetitel 3 des Etats der Eisenbahnverwaltung 37 252 818 *M* bestehen bleiben. Dieser Mehraufwand gründet sich in der Hauptsache auf die den Anschlag erheblich übersteigende Vermehrung der Zahl der Bediensteten und die Erhöhung ihrer Bezüge. Beide Maßnahmen wurden hauptsächlich durch die außergewöhnliche Entwicklung des gesamten Erwerbslebens und die dadurch hervorgerufene Verkehrssteigerung veranlaßt und fanden in den Mehrerträgnissen des Verkehrs reichliche Deckung.

Ausgabetitel 4.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 182.)

Die Ausgaben an Tagegeldern, Reise- und Umzugskosten sowie andern Nebenbezügen haben 45 709 315 ℳ gegen 41 646 357 ℳ im Vorjahre, mithin 4 062 958 ℳ oder 9,76 % mehr betragen. Sie setzen sich aus folgenden Einzelaufwendungen zusammen:

	1	2	3	4	5	6	7
	1906	1905	1896	1906 mehr *weniger* gegen			
				1905		1896	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%	ℳ	%
1[1]. Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder	5 586 987	4 915 164	3 138 848	671 823	13,67	2 448 139	77,99
1[2]. Umzugskosten	1 509 976	1 581 133	813 265	*71 157*	*4,50*	696 711	85,67
2. Fahr-, Stunden- und Nachtgelder	30 496 513	27 682 526	16 018 862	2 813 987	10,17	14 477 651	90,38
3. Prämien für Materialersparnisse, Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen und dergleichen	7 779 761	7 150 220	4 252 894	629 541	8,80	3 526 867	82,93
4. Verlustentschädigungen für Kassenführer	177 749	160 354	107 673	17 395	10,85	70 076	65,08
5. Für die Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen und die Besorgung des Privatdepeschenverkehrs	158 329	156 960	133 010	1 369	0,87	25 319	19,04
Summe wie oben	45 709 315	41 646 357	24 464 552	4 062 958	9,76	21 244 763	86,84
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1 300	1 205	887	95	7,88	413	46,56.

Die Mehrausgaben sind hauptsächlich auf die Ausdehnung des Bahnnetzes und die allgemeine Verkehrssteigerung zurückzuführen.

Vermehrte Dienstreisen zur Überwachung des Betriebs- und Wagendienstes und aus Anlaß der regern Bautätigkeit sowie die Abordnung von Bediensteten zur vorübergehenden Personalverstärkung an besonders verkehrsreichen Stellen und zur Aufstellung neuer Tarife und Leitungsvorschriften hatten eine Steigerung der Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder (Pos. 1[1]) um 671 823 ℳ oder 13,67 % zur Folge.

An Umzugskosten (Pos. 1[2]) waren gegen das Vorjahr 71 157 ℳ oder 4,50 % weniger erforderlich.

Der Mehraufwand bei Pos. 2 an Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern (2 813 987 ℳ oder 10,17 %) und bei Pos. 3 an Prämien für Materialersparnisse usw. (629 541 ℳ oder 8,80 %) beruht auf den kilometrischen Mehrleistungen der Züge, Lokomotiven und Wagen, die größtenteils durch die allgemeine Verkehrssteigerung, zum Teil auch durch die Einlegung neuer Züge zur Verbesserung des Personenzugfahrplans sowie zur Beschleunigung der Güterbeförderung und des Wagenumlaufs veranlaßt wurden.

Die bei Pos. 4 nachgewiesene Mehrausgabe an Verlustentschädigungen für Kassenführer in Höhe von 17 395 ℳ oder 10,85 % ist durch die Zunahme des Geldverkehrs der ältern Kassen sowie die Errichtung neuer Kassen hervorgerufen. Außer den 21 Hauptkassen sowie den Bau- und Bureaukassen waren, wenn Haltepunkte und andere Stationen mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von weniger als 50 000 ℳ außer Betracht bleiben, an Stations- und Abfertigungskassen vorhanden:

mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme	1906	1905
bis 100 000 ℳ	989	905
„ 200 000 „	1 148	1 028
„ 500 000 „	1 304	1 148
„ 1 000 000 „	477	393
„ 2 000 000 „	232	211
„ 3 000 000 „	94	94
„ 5 000 000 „	89	81
über 5 000 000 „	93	99
zusammen	4 426	3 959.

Die Mehrausgabe bei Pos. 5 für die Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen und die Besorgung des Privatdepeschenverkehrs (1 369 ℳ oder 0,87 %) entspricht den bei Tit. 3 Pos. 6[4] (S. 84) und Tit. 6 Pos. 1 (S. 89) nachgewiesenen Mehreinnahmen.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 182.)

Dem im Etat bei Ausgabetitel 4 vorgesehenen Betrage von 40 468 000 ℳ steht eine wirkliche Ausgabe von 45 709 315 ℳ gegenüber. Es sind somit 5 241 315 ℳ oder 12,95 % mehr ausgegeben worden.

Die Mehrausgabe ist im wesentlichen auf die starke Verkehrssteigerung, außerdem aber auch darauf zurückzuführen, daß die Neubauausführungen über den bei der Etatsaufstellung erwarteten Umfang weit hinausgegangen sind. Von den geringfügigen Abweichungen bei den Umzugskosten, Verlustentschädigungen usw. abgesehen, entfällt sie auf Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder, auf Fahr-, Stunden- und Nachtgelder und auf Prämien für Materialersparnisse.

Ausgabetitel 5 bis 5d.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 182 ff.)

Die Ausgaben bei diesen Titeln betrugen:

	1	2	3	4	5	6	7
	1906	1905	1896	1906 mehr gegen			
				1905		1896	
	M.	M.	M.	M.	%	M.	%
Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte (Titel 5)	1 923 328	1 783 795		139 533	7,82		
Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und für mittlere Beamte (Titel 5a)	869 822	799 842	2 648 065	69 980	8,75	1 514 849	57,21
Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte (Titel 5b)	1 369 764	1 300 000		69 764	5,37		
Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten (Titel 5c)	972 959	789 823	496 520	183 136	23,19	476 439	95,96
Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene (Titel 5d)	1 222 393	1 079 966	616 071	142 427	13,19	606 322	98,42
zusammen	6 358 266	5 753 426	3 760 656	604 840	10,51	2 597 610	69,07
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	181	167	136	14	8,38	45	33,09.

Die Mehraufwendungen gegen das Vorjahr erklären sich im allgemeinen aus dem Zugange von Bediensteten in Verbindung mit den durch den Etat bestimmten Grenzen.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 182 ff.)

Gegenüber den im Etat bei den Ausgabetiteln 5, 5a, 5b, 5c und 5d vorgesehenen Beträgen von zusammen 6 359 700 M. besteht, da die wirkliche Ausgabe 6 358 266 M. beträgt, eine Minderausgabe von 1 434 M. oder von 0,02 %.

Der Mehrausgabe bei den Titeln 5, 5b und 5d steht eine um 1 434 M. höhere Minderausgabe bei den Titeln 5a und 5c gegenüber. Die Minderausgabe setzt sich aus kleinern Resten, die bei der Ausschüttung der Fonds verblieben sind, zusammen.

Ausgabetitel 6.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 183.)

Die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke setzen sich aus folgenden Einzelaufwendungen zusammen:

	1	2	3	4	5	6	7
	1906	1905	1896	1906 mehr *weniger* gegen			
				1905		1896	
	M.	M.	M.	M.	%	M.	%
1. Kosten für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschließlich der Heilmittel	2 060 371	1 699 864	722 761	360 507	21,21	1 337 610	185,07
2. Statutmäßige Pensionen	14 635 823	14 526 480	10 806 369	109 343	0,75	3 829 454	35,44
3. Andere Pensionsbezüge	164 439	165 985	215 609	*1 546*	*0,93*	*51 170*	*23,73*
4. Zuschüsse zu Krankenkassen	3 581 260	2 832 271	1 669 279	748 989	26,44	1 911 981	114,54
Seite	20 441 893	19 224 600	13 414 018	1 217 293	—	7 027 875	—

	1	2	3	4	5	6	7
	1906	1905	1896	1906 mehr *weniger* gegen			
				1905		1896	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%	ℳ	%
Übertrag	20 441 893	19 224 600	13 414 018	1 217 293	—	7 027 875	—
5. Zuschüsse zur Pensionskasse für die Arbeiter	6 449 670	4 759 261	2 827 291	1 690 409	35,52	3 622 379	128,12
6. Zahlungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes	6 307 035	5 984 587	2 682 038	322 448	5,39	3 624 997	135,16
7. Renten für Verwandte der aufsteigenden Linie und für elternlose Enkel sowie Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes	403 002	325 284	50 665	77 718	23,89	352 337	695,42
8. Besondere Verwaltungskosten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes sowie des Invalidenversicherungsgesetzes	13 205	13 692	14 815	*487*	*3,56*	*1 610*	*10,87*
9. Beiträge zu Einrichtungen der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal sowie zur Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden	71 510	49 671	—	21 839	43,97	71 510	—
10. Beihilfen zur Herstellung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatseisenbahnen errichtet werden	50 000	50 000	—	—	—	50 000	—
zusammen	33 736 315	30 407 095	18 988 827	3 329 220	10,95	14 747 488	77,66
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	960	880	689	80	9,09	271	39,33.

Auf die Steigerung der Ausgaben für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern (Pos. 1) und auf die Erhöhung der Zuschüsse zu den Arbeiterkrankenkassen (Pos. 4) sowie zur Abteilung A der Arbeiterpensionskasse (Pos. 5 [1]) ist in der Hauptsache die Vermehrung der Zahl der Bediensteten und die Erhöhung ihrer Bezüge von Einfluß gewesen. Daneben kommt bei den Ausgaben für den bahnärztlichen Dienst in Betracht, daß nach Lage der Verhältnisse in verschiedenen Bezirken eine Erhöhung der Vergütungen der Bahnärzte eingetreten ist. Die beträchtliche Steigerung der Ausgaben bei den Zuschüssen zur Abteilung B der Arbeiterpensionskasse (Pos. 5 [2]) beruht neben der Vermehrung der Zahl der Arbeiter und der Erhöhung ihrer Bezüge darauf, daß die Staatseisenbahnverwaltung vom 1. April 1906 ab außer dem bisherigen Zuschusse noch $^1/_6$ der Gesamtbeiträge zahlt; hierdurch haben die Leistungen der Kasse eine Steigerung um 10 % erfahren, ohne daß die Beiträge der Arbeiter erhöht wurden. Diejenigen Pensionszahlungen an Beamte und deren Hinterbliebene, die in den Statuten der ehemaligen Beamtenpensionskassen ihren Grund haben (Pos. 2), ferner die Zahlungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes (Pos. 6) haben sich mit der Zunahme der empfangsberechtigten Personen gesteigert, weil dem Zugang an Pensions- und Rentenempfängern ein gleich hoher Abgang nicht gegenüberstand. Ebenso haben die nach dem Unfallfürsorgegesetze zu zahlenden Renten für Verwandte der aufsteigenden Linie und für elternlose Enkel sowie die Heilungskosten und Sterbegelder (Pos. 7) einen Mehraufwand verursacht. Auch an Beiträgen zu Einrichtungen der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal sowie zur Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden (Pos. 9), wurde ein höherer Betrag als im Vorjahr aufgewendet. An Beihilfen zur Herstellung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatseisenbahnen errichtet werden (Pos. 10), wurde derselbe Betrag wie im Vorjahr aufgewendet, während die Pensionszahlungen, die nicht in den Statuten der ehemaligen Beamtenpensionskassen ihren Grund haben, sondern auf andern rechtlichen Verpflichtungen beruhen (Pos. 3), infolge Abganges von Empfangsberechtigten sich niedriger als im Vorjahre stellten. Ebenso haben die besondern Verwaltungskosten, die die Eisenbahnverwaltung auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes und des Invalidenversicherungsgesetzes zu tragen hat (Pos. 8), einen geringfügigen Minderaufwand verursacht.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 183.)

Dem im Etat für das Berichtsjahr beim Ausgabetitel 6 vorgesehenen Betrage von 30 849 900 M. gegenüber ist bei einer wirklichen Ausgabe von 33 736 315 M. eine Mehrausgabe von 2 886 415 M. oder 9,36 % notwendig geworden.

Die Mehrausgabe gründet sich in der Hauptsache auf die bei Ausgabetitel 3 erläuterte Vermehrung des Personals und die Steigerung der Löhne, wodurch die Zuschüsse zur Krankenkasse und zur Pensionskasse für die Arbeiter und die Ausgaben für den bahnärztlichen Dienst — diese auch infolge Erhöhung der Arzthonorare — eine Steigerung erfahren haben; auch haben sich die Ausgaben auf Grund des Unfallversicherungs- sowie des Unfallfürsorgegesetzes höher gestellt als im Etat veranschlagt war.

Zahl der Beamten und Arbeiter.

Die Gesamtzahl der beschäftigten Beamten, technischen Gehilfen, nichttechnischen Gehilfen und Hilfskräfte im untern Dienste und Arbeiter, deren Diensteinkommen aus den laufenden Betriebseinnahmen gezahlt wurde, hat im Durchschnitt*) betragen:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	1906		1905		1896	1906 mehr *weniger*					
						gegen 1905				gegen 1896	
	überhaupt	davon weibliche Personen	überhaupt	davon weibliche Personen	überhaupt	im ganzen	%	davon weibliche Personen	%	im ganzen	%
A. Beamte:											
1. etatsmäßige Beamte:											
a. höhere	1 125	—	1 078	—	818	47	4,36	—	—	277	32,07
b. mittlere	48 977	—	47 006	—	31 408	1 971	4,19	—	—	14 569	42,34
c. untere	103 818	573	97 031	495	61 531	6 787	6,99	78	15,76	42 287	68,72
zusammen A 1	153 920	573	145 115	495	96 787	8 805	6,07	78	15,76	57 133	59,03
im Verhältnis zu A	94,26 %	50,00 %	94,74 %	46,44 %	92,40 %						
2. außeretatsmäßige Beamte:											
a. höhere	496	—	410	—	389	86	20,98	—	—	107	27,51
b. mittlere	6 632	—	5 916	—	6 086	716	12,10	—	—	546	8,97
c. untere	2 253	573	1 737	571	1 485	516	29,71	2	0,35	768	51,72
zusammen A 2	9 381	573	8 063	571	7 960	1 318	16,35	2	0,35	1 421	17,85
im Verhältnis zu A	5,74 %	50,00 %	5,26 %	53,56 %	7,60 %						
zusammen A	163 301	1 146	153 178	1 066	104 747	10 123	6,61	80	7,50	58 554	55,90
im Verhältnis zu A+B+C	67,94 %	26,60 %	69,30 %	26,50 %	67,20 %						
B. Technische Gehilfen	2 175	1	1 905	—	884	270	14,17	1	—	1 291	146,04
im Verhältnis zu A+B+C	0,91 %	0,02 %	0,86 %	—	0,57 %						
C. Nichttechnische Gehilfen und Hilfskräfte im untern Dienste	74 869	3 161	65 959	2 957	50 237	8 910	13,51	204	6,90	24 632	49,03
im Verhältnis zu A+B+C	31,15 %	73,38 %	29,84 %	73,50 %	32,23 %						
zusammen A+B+C	240 345	4 308	221 042	4 023	155 868	19 303	8,73	285	7,08	84 477	54,20
D. Arbeiter:											
a. Betriebsarbeiter	71 314	2 213	66 056	2 264	48 889	5 258	7,96	*51*	2,25	22 425	45,87
b. Bahnunterhaltungsarbeiter	73 994	937	69 414	756	51 332	4 580	6,60	181	23,94	22 662	44,15
c. Werkstättenarbeiter	62 382	15	56 996	15	40 742	5 386	9,45	—	—	21 640	53,11
zusammen D	207 690	3 165	192 466	3 035	140 963	15 224	7,91	130	4,28	66 727	47,34
E. im ganzen A+B+C+D	448 035	7 473	413 508	7 058	296 831	34 527	8,35	415	5,88	151 204	50,94
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	12,74	0,21	11,97	0,20	10,77	0,77	6,43	0,01	5,00	1,97	18,29
auf 10 000 Lokomotivnutzkilometer auf eigener Bahn	9,61	0,16	9,53	0,16	11,74	0,08	0,84	—	—	*2,13*	*18,14*
auf 100 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	2,53	0,04	2,52	0,04	2,83	0,01	0,40	—	—	*0,30*	*10,60*

*) Die Zahl der Bediensteten ist nach dem Jahresdurchschnitt angegeben. Hierbei sind die aus dem Ausgabetitel 3 gelöhnten Tagewerke der Hilfskräfte im untern Dienste und der Betriebs- (Stations-) Arbeiter mit 365, die aus den Titeln 8 und 9 gelöhnten Tagewerke der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter mit 300 Arbeitstagen für das Jahr in die Kopfzahl umgerechnet.

Außerdem waren im Berichtsjahre noch 201 Regierungsbaumeister und Bauführer (im Vorjahre 229), 368 Zivilsupernumerare (258) und 988 Gepäckträger (899) vorhanden, die keine Vergütung aus der Staatskasse empfingen. Ferner wurden beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den außerordentlichen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken im Berichtsjahre 5 613 (darunter 94 weibliche), im Vorjahre 5 942 (75) Arbeiter beschäftigt.

Beschäftigungsalter der untern Hilfsbediensteten und Arbeiter.

Nach dem Stande vom 31. März 1907 waren vorhanden:

mit einem Beschäftigungsalter von	1 Hilfsbedienstete	%	2 Betriebsarbeiter und Arbeiter im innern Dienste	%	3 Bahnunterhaltungsarbeiter	%	4 Werkstättenarbeiter	%	5 Hilfsbedienstete und Arbeiter zusammen	%
unter 5 Jahren....	25 732	35,8	34 560	49,2	67 716	72,6	31 298	47,2	159 306	52,8
über 5 bis 10 "	26 161	36,4	14 943	21,2	13 024	14,0	11 757	17,7	65 885	21,8
" 10 " 15 "	10 160	14,1	6 047	8,6	4 916	5,3	5 161	7,8	26 284	8,7
" 15 " 20 "	4 360	6,1	6 186	8,8	3 355	3,6	6 803	10,2	20 704	6,9
" 20 " 25 "	2 081	2,9	3 380	4,8	1 785	1,9	4 236	6,4	11 482	3,8
" 25 " 30 "	1 235	1,7	1 985	2,8	1 059	1,1	2 912	4,4	7 191	2,4
" 30 " 35 "	1 292	1,8	2 075	3,0	834	0,9	2 718	4,1	6 919	2,3
" 35 " 40 "	585	0,8	839	1,2	386	0,4	968	1,5	2 778	0,9
" 40 " 45 "	189	0,3	226	0,3	142	0,1	309	0,5	866	0,3
" 45 " 50 "	78	0,1	70	0,1	56	0,1	118	0,2	322	0,1
zusammen....	71 873	100,0	70 311	100,0	93 273	100,0	66 280	100,0	301 737	100,0

Lebensalter der Arbeiter.

Von den am 1. Januar 1907 vorhandenen 306 049 Mitgliedern der Abteilung A der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft standen in einem Lebensalter von

70 Jahren und darüber	1 384 =	0,45 %
65 bis 69 Jahren	3 176 =	1,03 %
60 " 64 "	6 679 =	2,18 %
55 " 59 "	10 671 =	3,49 %
50 " 54 "	13 550 =	4,43 %
45 " 49 "	17 924 =	5,86 %
40 " 44 "	23 375 =	7,64 %
35 " 39 "	31 926 =	10,43 %
30 " 34 "	52 940 =	17,30 %
25 " 29 "	69 427 =	22,68 %
20 " 24 "	52 791 =	17,25 %
unter 20 Jahren	22 206 =	7,26 %.

Die planmäßige Inanspruchnahme und Ruhe des Personals.

Die „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten“ sind in der Anlage 10a des Betriebsberichts für 1899 — S. 231 ff. — mitgeteilt. Über die Ausführung der Bestimmungen nach dem gegenwärtigen Stande (Oktober 1907) geben die Anlagen 9 und 10 Aufschluß. Aus ihnen sind auch die gleichen Verhältnisse des übrigen Eisenbahnpersonals ersichtlich, für welches seit dem 1. Juli 1903 die eingangs erwähnten Bestimmungen hinsichtlich der Höchstdauer der Dienstschichten, des Wechsels im Nachtdienst und der Gewährung von Ruhetagen ebenfalls maßgebend sind.

Vgl. Anlagen 9 und 10. S. 241 ff.

Für das den Tag- und Nachtdienst im wöchentlichen Wechsel wahrnehmende Personal wird auf die Einlegung ausgiebiger Ruhepausen beim Dienstwechsel besonders Bedacht genommen.

II. Sächliche Ausgaben.

Übersicht.

Die sächlichen Ausgaben, umfassend die Titel 7 bis 12, betrugen:

	1	2	3	4	5	6
	1906			1905		
	überhaupt ℳ	in % der sächlichen Ausgaben	in % der Gesamtausgabe	überhaupt ℳ	in % der sächlichen Ausgaben	in % der Gesamtausgabe
Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien (Titel 7) ..	161 581 824	25,05	13,81	140 128 664	24,33	13,37
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (Titel 8)	227 767 136	35,31	19,47	202 223 886	35,11	19,29
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen (Titel 9)	198 742 333	30,81	16,99	179 082 384	31,09	17,08
Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten (Titel 10)	7 209 907	1,12	0,62	7 693 226	1,34	0,73
Benutzung fremder Betriebsmittel (Titel 11)	14 824 806	2,30	1,27	14 143 278	2,45	1,35
Verschiedene Ausgaben (Titel 12)	34 994 936	5,42	2,99	32 708 976	5,68	3,12
zusammen	645 120 942	100,00	55,15	575 980 414	100,00	54,94
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	18 348	—	—	16 671	—	—
in % der Gesamteinnahme	34,54 %	—	—	33,31 %	—	—
auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer auf eigener Bahn	1 383	—	—	1 327	—	—
auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	36,42	—	—	35,06	—	—.

Ausgabetitel 7.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Die Ausgaben für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien sind von 140 128 664 ℳ auf 161 581 824 ℳ, mithin um 21 453 160 ℳ oder 15,31 % gestiegen. Sie setzen sich aus folgenden Einzelaufwendungen zusammen:

	1	2	3	4
	1906 ℳ	1905 ℳ	1906 mehr ℳ	1906 mehr %
1. Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	11 549 532	10 358 809	1 190 723	11,49
2¹. Beschaffung von Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien	8 010 384	6 596 745	1 413 639	21,43
2². Beschaffung von Kohlen, Koks und Briketts	104 500 253	89 982 593	14 517 660	16,13
2³. Beschaffung von sonstigen Betriebsmaterialien	24 103 738	21 306 221	2 797 517	13,13
3. Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität von fremden Werken	13 417 917	11 884 296	1 533 621	12,90
ergibt wie oben	161 581 824	140 128 664	21 453 160	15,31
Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen ..	4 596	4 056	540	13,31
auf 1 000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn	249	234	15	6,41
auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	9,12	8,53	0,59	6,92.

Von den Ausgaben für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien (Pos. 1) sind in Anspruch genommen worden:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
1. zur Beschaffung von Dienstkleidung, wie Mäntel, Pelze, Filzstiefel usw. für solche Klassen von Bediensteten, die infolge ihres Dienstes den Unbilden der Witterung besonders ausgesetzt sind	2 100 360	1 850 410	249 950	13,51
2. zur Unterhaltung und Ergänzung aller Ausrüstungsgegenstände, Werkzeuge und Geräte, die zur Instandhaltung der Bahn, der Bahn- und Telegraphenanlagen, für die Werkstätten und Gasanstalten usw. erforderlich sind	9 449 172	8 508 399	940 773	11,06
Summe wie vorseitig	11 549 532	10 358 809	1 190 723	11,49
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	328	300	28	9,33.

Die Mehrausgabe für Beschaffung von Dienstkleidung ist in der Hauptsache eine Folge der Personalvermehrungen, die wegen der Verkehrssteigerung notwendig waren.

Der Mehraufwand für Unterhaltung und Ergänzung der Ausrüstungsgegenstände war zum größten Teile gleichfalls durch die Verkehrssteigerung verursacht. Für Werkzeuge und Geräte für den Werkstättenbetrieb wurden 2 320 000 M, für Wohlfahrtszwecke (Arbeiterschutzhütten und -zelte, Kochvorrichtungen, Kleiderschränke, Betten, Pritschen u. dgl.) 683 000 M ausgegeben.

Die Mehrausgabe für Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien beruht im wesentlichen gleichfalls auf der Zunahme des Verkehrs und der Ausdehnung des Bahnnetzes. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge sind 1906 228 M, 1905 191 M ausgegeben worden.

Im einzelnen beträgt die Ausgabe:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
1. für Drucksachen zum Dienstgebrauch	5 421 212	4 660 000	761 212	16,34
2. für verkäufliche Drucksachen mit Ausnahme der Tarife	500 192	493 000	7 192	1,46
3. für Tarife	797 039	419 000	378 039	90,22
4. für Dienstvorschriften und Dienstanweisungen	455 559	345 000	110 559	32,05
5. für Schreib- und Zeichenmaterialien	836 382	680 000	156 382	23,00.

Durch die Verkehrszunahme und die Ausdehnung des Bahnnetzes wurde zum größten Teile auch die Mehrausgabe von 14 517 660 M für Beschaffung von Kohlen, Koks und Briketts verursacht.

Im ganzen wurden verbraucht:

	1	2	3	4	5	6
	1906			1905		
	Tonnen	zum Preise für 1 t von	im Gesamtwerte von	Tonnen	zum Preise für 1 t von	im Gesamtwerte von
		M	M		M	M
Steinkohlen	8 046 900	10,98	88 329 344	7 209 022	10,54	75 952 234
Steinkohlenbriketts	1 170 440	12,29	14 379 682	1 018 053	12,15	12 366 560
Koks	66 107	15,92	1 052 245	57 199	14,86	849 957
Braunkohlen und Braunkohlenbriketts	104 067	7,10	738 982	117 561	6,92	813 842
zusammen	9 387 514	11,13	104 500 253	8 401 835	10,71	89 982 593
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	267	—	2 972	243	—	2 604.

Der Gesamtkohlenverbrauch ist hiernach seiner Menge nach um 11,73 %, seinem Werte nach um 16,13 %, im besondern der Steinkohlenverbrauch seiner Menge nach um 12,04 %, seinem Werte nach um 16,29 % gegen das Vorjahr gestiegen. Der Durchschnittspreis einer Tonne Kohlen stellte sich durchweg höher als im Vorjahre und zwar für Steinkohlen 44 ℛ (4,17 %), für Steinkohlenbriketts 14 ℛ (1,15 %), für Koks 106 ℛ (7,13 %), für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts 18 ℛ (2,60 %) und im ganzen 42 ℛ (3,92 %). Durch die Erhöhung der Kohlenpreise ist eine Mehrausgabe von 3 760 000 ℳ erwachsen.

Von dem Gesamtverbrauch entfallen nach dem Verwendungszweck auf:

	1	2	3	4	5	6
	1906			1905		
	Tonnen	im Werte von insgesamt ℳ	im Werte von für 1 t ℳ	Tonnen	im Werte von insgesamt ℳ	im Werte von für 1 t ℳ
Lokomotivfeuerung im eigenen Betriebe	8 589 452	95 858 818	11,16	7 662 430	82 401 538	10,75
andere Zwecke im eigenen Betriebe	778 844	8 426 359	10,82	722 516	7 403 410	10,25
Abgabe an Dritte	19 218	215 076	11,19	16 889	177 645	10,52
ergibt wie vorseitig	9 387 514	104 500 253	11,13	8 401 835	89 982 593	10,71.

Der Kohlenverbrauch zur Lokomotivfeuerung im eigenen Betriebe ist hiernach gegen das Vorjahr gestiegen: seiner Menge nach um 12,10 %, seinem Werte nach um 16,33 %. Hauptsächlich wurden Steinkohlen und Steinkohlenbriketts zur Lokomotivfeuerung verwendet. Koks fand hierzu nur auf der Berliner Stadt- und Ringbahn Verwendung. Die Erhöhung der Kohlenpreise um 3,81 % verursachte hier eine Mehrausgabe von 3 520 000 ℳ.

Ein Vergleich der zur Lokomotivfeuerung verwendeten Kohlen usw. und ihrer Beschaffungskosten mit den Leistungen der Betriebsmittel ergibt, daß:

	1	2	3	4
	1906		1905	
	Tonnen	im Werte von ℳ	Tonnen	im Werte von ℳ
für 1 000 Lokomotivkilometer ..	13,24	147,77	12,81	137,79
„ 1 000 Wagenachskilometer aller Art	0,49	5,41	0,47	5,02

nötig waren.

Von den im Berichtsjahre verbrauchten Kohlen- usw. Mengen wurden bezogen:

	1	2	3	4
	Steinkohlen t	Steinkohlenbriketts t	Koks t	Braunkohlen und Braunkohlenbriketts t
aus dem Ruhrgebiete	4 069 629	1 018 445	25 987	—
„ Oberschlesien	3 044 636	75 063	3 632	—
„ Niederschlesien	418 230	29 991	30 595	—
„ dem Saargebiete	378 945	—	—	—
„ „ Aachener Gebiete	131 020	—	—	—
„ andern Gebieten	4 440	46 941	5 893	104 067
zusammen	8 046 900	1 170 440	66 107	104 067.

Von den gegen das Vorjahr mehr beschafften 990 265 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts lieferte das Ruhrgebiet 468 036 t, Oberschlesien 413 327 t.

An sonstigen Betriebsmaterialien (Pos. 2 3) sind verwendet worden:

	1	2	3	4	5	6
	1906			1905		
	in Mengen von kg	zum Preise für 100 kg von ℳ	im Gesamtwerte von ℳ	in Mengen von kg	zum Preise für 100 kg von ℳ	im Gesamtwerte von ℳ
rohes Rüböl	2 277 684	52,05	1 185 569	2 113 120	43,60	921 411
gereinigtes Rüböl	3 080 909	54,58	1 681 544	2 987 661	45,34	1 354 540
Petroleum	25 609 228	15,20	3 892 666	23 071 251	14,56	3 360 106
Mineral-Schmieröl	18 383 404	18,96	3 484 823	15 946 092	19,47	3 104 686
Putzbaumwolle	6 513 408	50,00	3 256 931	6 166 529	47,51	2 929 613
andere Betriebsmaterialien	—	—	10 602 205	—	—	9 635 865
im ganzen			24 103 738			21 306 221
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge			686			617.

Die Mehrausgabe von 2 797 517 ℳ oder 13,13 % gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich eine Folge der Verkehrssteigerung und der Erweiterung des Bahnnetzes. Die Änderung der Preise für die besonders genannten Materialien hat eine Mehrausgabe von rd. 709 000 ℳ verursacht.

Die Ausgaben für den Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität aus fremden Werken (Pos. 3) betrugen im einzelnen:

	1	2	3	4
	1906 ℳ	1905 ℳ	1906 mehr ℳ	%
für Wasser	3 600 266	3 167 901	432 365	13,65
„ Gas	5 289 948	4 952 385	337 563	6,82
„ Elektrizität	4 527 703	3 764 010	763 693	20,29
im ganzen	13 417 917	11 884 296	1 533 621	12,90
für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	382	344	38	11,05.

Im wesentlichen ist auch hier die Mehrausgabe auf die Zunahme des Verkehrs und die Ausdehnung des Bahnnetzes zurückzuführen. Zu den Mehrkosten haben aber auch die Erhöhung der Preise sowie die Vermehrung und Erweiterung der Licht- und Kraftanlagen beigetragen.*)

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Das bei Ausgabetitel 7 vorgesehene Etatssoll von 141 843 000 ℳ ist durch die wirkliche Ausgabe von 161 581 824 ℳ um 19 738 824 ℳ oder um 13,92 % überschritten.

Die Mehrausgabe beruht in der Hauptsache auf der eingetretenen Verkehrssteigerung; im übrigen ist sie hervorgerufen durch erhöhte Materialpreise und durch den strengen und anhaltenden Winter.

Ausgabetitel 8.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Bei dem Titel 8 werden die Kosten verrechnet, die durch die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen entstehen. Der Umfang dieser Anlagen hat durch die Eröffnung neuer Strecken wiederum zugenommen, wie sich aus

*) Wegen der Beleuchtung durch Gas- und elektrisches Licht sowie wegen Verwendung von Elektro- und Gasmotoren s. S. 22 und 23.

nachstehender Gegenüberstellung der Strecken- und Gleislängen ergibt. Es waren im Durchschnitt zu unterhalten:

	1	2	3	4	5	6
	1906		1905		1906 mehr *weniger*	
	km	%	km	%	km	%
a. Bahnstrecken[1]	35 182,31	—	34 569,96	—	612,35	1,77
b. Gleise[2]):						
α. durchgehende Gleise						
1. aus Stahlschienen	48 559	99,05	47 689	98,90	870	1,82
2. „ Eisenschienen	467	0,95	529	1,10	*62*	*11,72*
zusammen durchgehende Gleise (α)	49 026	100,00	48 218	100,00	808	1,68
β. alle übrigen Gleise	20 921		19 922		999	5,01
im ganzen Gleise (b)	69 947		68 140		1 807	2,65.

Die Schienen sind überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt; auf eisernen Schwellen lagen rd. 20 651 km oder 29,52 gegen rd. 19 777 km oder 29,02 % im Vorjahr und zwar:

	1	2	3	4
	1906		1905	
	auf eisernem Querschwellenoberbau	auf eisernem Langschwellenoberbau	auf eisernem Querschwellenoberbau	auf eisernem Langschwellenoberbau
	km	km	km	km
in Hauptgleisen rd.	13 759	192	13 343	286
in Nebengleisen rd.	6 378	322	5 813	335
zusammen rd.	20 137	514	19 156	621
	20 651		19 777.	

Von den für den Umbau mit Schienen der neuen Formen 6, 7, 8, 9, 15 und 16 in Aussicht genommenen 35 000 km durchgehender Gleise der Hauptbahnen sind bis Ende des Berichtsjahrs 25 800 km verlegt worden, so daß noch 9 200 km zu erneuern bleiben.

Die Gesamtausgaben des Titels 8 betrugen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
überhaupt	227 767 136	202 223 886	25 543 250	12,63
auf 1 km der im Jahresdurchschnitt unterhaltenen **Bahnstrecken**	6 474	5 850	624	10,67.

[1]) Als Länge der zu unterhaltenden Bahnstrecken gilt die durchschnittliche Betriebslänge (35 160,39 km, s. Anlage 1, Sp. 25 lfd. Nr 24) unter Hinzurechnung der Ilmebahn (13,25 km), der Kleinbahn Grifte—Gudensberg (7,72 km), der Kleinbahn Kleinschmalkalden—Brotterode (8,45 km) sowie der Farge—Vegesacker Eisenbahn (10,44 km), zusammen 39,86 km, aber unter Abrechnung von 2,11 km der Bahnstrecke Landsberger Allee—Zentralviehhof Berlin—Frankfurter Allee, 1,14 km der Bahnstrecke Borken (Westf.)—Winterswyk, 7,48 km der städtischen Hafen- und Verbindungsbahn in Frankfurt a. Main, 3,74 km der Bahnstrecke Reichsgrenze—Oberberg, 0,31 km der Bahnstrecke Pleß—Dzieditz, 0,77 km der Bahnstrecke Leobschütz—Jägerndorf und 2,39 km der Bahnstrecke Ratibor—Troppau, zusammen 17,94 km.

[2]) Auf den eigenen Bahnen betrug Ende

	1906	1905
die Länge der vollspurigen Gleise:		
der durchgehenden Gleise	49 055	48 263
der sonstigen Gleise	20 747	20 163
zusammen	69 802	68 426
die Länge der schmalspurigen Gleise:		
der durchgehenden Gleise	245	261
der sonstigen Gleise	41	42
zusammen	286	303.

Für die gewöhnliche Unterhaltung der Bahnanlagen, mit Einschluß der Erneuerung des Oberbaues, wurden ausgegeben:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
im ganzen	174 269 199	158 058 773	16 210 426	10,26
auf 1 km der unterhaltenen Strecken	4 953	4 572	381	8,33
auf 1 km der unterhaltenen Gleise	2 491	2 320	171	7,87.

Im einzelnen bestanden diese Ausgaben im Berichtsjahr aus:

1. Arbeiterlöhnen (Pos. 1)		54 466 004 ℳ
2. Kosten der Oberbau- und Baumaterialien (Pos. 2)	86 909 732 ℳ	
mit Ausschluß der an Dritte abgegebenen Materialien	1 759 931 „	85 149 801 „
3. sonstigen Ausgaben (Pos. 3)	70 424 001 ℳ	
mit Ausschluß der Aufwendungen für außergewöhnliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen	35 770 607 „	34 653 394 „
im ganzen wie vor		174 269 199 ℳ.

Die Steigerung der Löhne von 48 102 304 ℳ im Vorjahr auf 54 466 004 ℳ im Berichtsjahr, also um 6 363 700 ℳ oder 13,23 %, beruht auf der Vermehrung der durchschnittlichen Kopfzahl der Bahnunterhaltungsarbeiter sowie auf Erhöhung ihres durchschnittlichen Tagelohns.

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten, aus Position 1 gelöhnten Bahnunterhaltungsarbeiter betrug

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
				%
überhaupt	71 383	66 336	5 047	7,61
auf 1 km der unterhaltenen Strecken	2,03	1,92	0,11	5,73
auf 1 km der unterhaltenen Gleise	1,02	0,97	0,05	5,15.

Das durchschnittliche Jahreseinkommen der Bahnunterhaltungsarbeiter ist von 725 ℳ im Vorjahr auf 763 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 38 ℳ oder 5,24 % gestiegen.

Für die Beschaffung der zur Erneuerung des Oberbaues verwendeten Oberbau- und Baumaterialien wurden 85 149 801 ℳ gegen 80 473 756 ℳ im Vorjahr aufgewendet. Der Mehraufwand von 4 676 045 ℳ oder 5,81 % ist eine Folge der umfangreichern Verwendung von schwerern Oberbaumaterialien sowie der höhern Preise einzelner Materialien.

Umgebaut wurden im Berichtsjahre 2 352 km und zwar 1 381 km oder 58,72 % mit hölzernen und 971 km oder 41,28 % mit eisernen Querschwellen.*)

An neuen Oberbaumaterialien wurden für die Erneuerung des Oberbaues — Umbau und Einzelauswechslung — verwendet:

		1906	1905
1. Schienen	t	206 828	206 531
2. Kleineisenzeug	t	90 586	85 418
3. Weichen:			
a. Zungenvorrichtungen	Stück	7 316	7 313
b. Stellböcke	„	5 772	5 649
c. Herz- und Kreuzungsstücke	„	9 962	10 438
4. eiserne Bahn- und Weichenschwellen	t	109 781	109 925
5. hölzerne Bahnschwellen	Stück	2 621 011	2 444 211
6. hölzerne Weichenschwellen	m	326 501	336 117.

*) Außerdem wurden rd. 449 km Gleise auf besonders stark befahrenen Strecken mit Schienen der Formen 8, 9, 15 und 16 umgebaut (rd. 215 km mit hölzernen und rd. 234 km mit eisernen Querschwellen), wofür die Mittel bei den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats bewilligt waren.

Auf 1 km der unterhaltenen Gleise zurückgeführt betrug der Materialverbrauch:

	1906	1905
bei den Schienen und dem Kleineisenzeug zusammen	4,25 t	4,28 t
bei den eisernen Schwellen	1,57 t	1,61 t
bei den hölzernen Bahnschwellen	37,47 Stück	35,87 Stück.

Die für die gewöhnliche Unterhaltung der Bahnanlagen außerdem noch in Betracht kommenden Ausgaben für Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker sind von 29 482 713 ℳ auf 34 653 394 ℳ, mithin um 5 170 681 ℳ oder 17,54 % gestiegen. Zum Teil beruht dies darauf, daß im größern Umfange Bahnunterhaltungsarbeiten durch Unternehmer ausgeführt worden sind.

Für außergewöhnliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen, d. h. solche Bauausführungen, die anschlagsmäßig einen Kostenaufwand von mindestens 2 000 ℳ, aber weniger als 30 000 ℳ erfordern, sind 35 770 607 ℳ gegen 28 750 947 ℳ im Vorjahre, somit 7 019 660 ℳ oder 24,42 % mehr aufgewendet worden.

Die erheblichen Ergänzungen, d. h. Bauausführungen, deren Kosten anschlagsmäßig mindestens 30 000 ℳ betragen und 100 000 ℳ nicht übersteigen, verursachten eine Ausgabe von 15 967 399 ℳ. Gegen das Vorjahr liegt ein Mehraufwand von 2 083 441 ℳ oder 15,01 % vor.

An erheblichen Ergänzungen wurden im Berichtsjahr in Angriff genommen und zum Teil auch beendet:

Bezirk der Eisenbahndirektion in Altona:

1) Herstellung einer besondern Einfahrt für Güterzüge in dem Bahnhof Elmshorn; 2) Herstellung eines Bahnsteigtunnels auf Bahnhof Hagenow Land; 3) Erweiterung des Bahnhofs Brokstedt; 4) Herstellung von Überholungsgleisen auf den Bahnhöfen Breddin und Reinbek; 5) Herstellung eines neuen Ladegleises auf Bahnhof Elmshorn; 6) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Bordesholm; 7) Herstellung eines Güterschuppens und neuer Viehrampenanlagen auf Bahnhof Stade; 8) Erbauung einer Weichenreparaturwerkstätte auf Bahnhof Neumünster; 9) Erbauung einer Tenderwerkstätte auf Bahnhof Neumünster; 10) Herstellung einer Bahnsteigüberdachung auf Bahnhof Cuxhaven; 11) Herstellung einer neuen Ladestraße auf Bahnhof Altona; 12) Verlängerung des Fußgängertunnels zur Betriebswerkstätte in Altona; 13) Ausrüstung von Hauptbahnstrecken mit Streckenfernsprechern.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Berlin:

14) Verbesserung der Wasserversorgungsanlage auf dem Anhalter Außenbahnhof in Berlin; 15) Erneuerung der Rangierstellwerke auf dem Rangierbahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde; 16) Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde; 17) Herstellung von Anlagen zur Abfertigung der Hofzüge in Dallgow-Döberitz; 18) Herstellung eines besondern Ausganges vom Bahnsteig der Personenstation Beusselstraße; 19) Herstellung von Weichen- und Signalsicherungsanlagen auf Bahnhof Fürstenwalde; 20) Instandsetzung vorhandener Sicherungseinrichtungen und Beschaffung neuer Werke für die Lehrmittelsammlung zur Unterweisung der Bahnmeister; 21) Entwässerung des Bahnhofs Fürstenwalde mit Anschluß an die städtische Kanalisation; 22) Erweiterung der Wagenschlosserei in der Hauptwerkstätte Potsdam; 23) Herstellung eines Überholungsgleises auf Haltepunkt Hohen-Neuendorf sowie auf Bahnhof Rangsdorf; 24) Verlängerung des südöstlichen Ausziehgleises auf Bahnhof Marienfelde; 25) Erbauung eines Güterschuppens auf Bahnhof Zossen; 26) Verlängerung des Lokomotivschuppens I auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin; 27) Herstellung von Wasch- und Ankleideräumen in der Hauptwerkstätte Berlin 2 (Warschauer Straße); 28) Umbau der Stellwerks- und Blockanlagen auf dem Wannseebahnhof in Berlin; 29) Umbau der Stellwerksanlagen auf Bahnhof Groß-Lichterfelde West; 30) Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem westlichen Teile des Lehrter Güterbahnhofs in Berlin; 31) Erweiterung der Fernsprechanlagen für den Geschäftsverkehr; 32) Erweiterung der Wasserversorgungsanlage des Rangierbahnhofs Pankow; 33) Ergänzung und Verbesserung der Wasserversorgungsanlagen auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin; 34) Erweiterung des Güterschuppens auf dem Bahnhofe Rüdersdorf; 35) Herstellung einer Kehrgleisanlage auf dem Haltepunkte Fürstenbrunn; 36) Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Güterbahnhofe Moabit.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau:

37) Herstellung einer Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Sommerfeld; 38) Herstellung einer Fußwegunterführung auf Bahnhof Altwasser; 39) Erweiterung der Gleisanlagen auf den Bahnhöfen Arnsdorf und Gassen; 40) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Bahnhof Grafenort; 41) Erweiterung der Gleis- und Lade-

anlagen auf Bahnhof Goldberg; [42]) Erweiterung der Wagenreparaturhalle in der Hauptwerkstätte Breslau Odertorbahnhof; [43]) Erweiterung der Gasanstalten auf dem Oberschlesischen Bahnhof in Breslau; [44]) Erweiterung des Personenbahnhofs Glatz Stadt; [45]) Ausrüstung verschiedener Hauptbahnstrecken mit Streckenfernsprechern; [46]) Erweiterung der Sicherungsanlagen durch Herstellung eines Befehlsstellwerkes G auf Bahnhof Glatz.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Bromberg:

[47]) Erweiterung der Bahnhöfe Chursdorf und Znin; [48]) Erweiterung der Verschiebegleise auf Bahnhof Cüstrin-Neustadt; [49]) Verlängerung der Kreuzungsgleise und Errichtung eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Rostin; [50]) Erbauung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Kreuz; [51]) Erbauung eines Übernachtungsgebäudes auf dem Hauptbahnhofe Thorn; [52]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr; [53]) Herstellung einer Viehwagenwäsche auf Bahnhof Bromberg; [54]) Überführung des vierten Ostbahngleises auf Bahnhof Cüstrin-Neustadt über die Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Cassel:

[55]) Herstellung einer Wegüberführung in km 341,510 der Strecke Warburg—Cassel; [56]) Errichtung eines Bahnhofs für den Personen- und Güterverkehr bei Vorlinghausen (zwischen km 133,3 und 133,9 der Strecke Altenbeken—Warburg); [57]) Herstellung einer Wegüberführung in km 116,500 und eines Seitenwegs zwischen km 116,906 und 117,170 der Strecke Kreiensen—Holzminden; [58]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Cornberg; [59]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Arenshausen; [60]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Hattorf; [61]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Wolkramshausen; [62]) Herstellung eines Wassersammelbehälters bei Bahnhof Neuenbeken; [63]) Herstellung einer Steinbrechanlage bei Bahnhof Scharzfeld; [64]) Erweiterung der Umladehalle auf Bahnhof Soest.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Cöln:

[65]) Herstellung einer Wegunterführung in km 100,8 der Stecke Cöln—Niederlahnstein; [66]) Herstellung zweier Wegunterführungen bei km 4,1 und 4,6 der Strecke Rheydt—Dalheim; [67]) Herstellung einer Wegunterführung in km 2,77 der Strecke Bonn—Euskirchen; [68]) Desgl. in km 17,98 der Strecke Euskirchen—Düren; [69]) Desgl. in km 18,52 der Strecke Euskirchen—Düren; [70]) Desgl. in km 37,55 der Strecke Cöln—Coblenz; [71]) Herstellung eines Bahnsteigtunnels und eines Ausziehgleises auf Bahnhof Unkel; [72]) Ausbau des Haltepunktes Gustorf zu einem Bahnhofe 4. Klasse; [73]) Erweiterung der Freiladegleise auf Bahnhof Aachen G.; [74]) Begradigung der Bahnstrecke unterhalb des Bahnhofs Ehrenbreitstein; [75]) Herstellung einer Wegüberführung in km 79,950 bei Bahnhof Hergenrath; [76]) Erbauung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Weißenthurm; [77]) Erbauung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Euskirchen; [78]) Erbauung einer Gelbgießerei in der Hauptwerkstätte Cöln-Nippes; [79]) Erweiterung der Sicherungsanlagen im Streckenbezirke Cöln-Gereon-Ehrenfeld-Nippes; [80]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr; [81]) Ausrüstung der Strecken Düren—Euskirchen, Bonn—Euskirchen, Viersen—Kaldenkirchen, Kempen—Kaldenkirchen, Crefeld—Willich und Neuß—Neersen mit Streckenfernsprechern; [82]) Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Neuenahr.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Danzig:

[83]) Umgestaltung der Gleisanlagen auf Bahnhof Rheda; [84]) Herstellung einer Wegunterführung in km 144,65 der Bahnstrecke Neustettin—Konitz; [85]) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Haltepunkt Gossentin; [86]) Herstellung eines zweiten Überholungsgleises auf Bahnhof Stuhm; [87]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Garnsee; [88]) Erweiterung des Güterschuppens und Herstellung einer offenen überdachten Ladebühne auf Bahnhof Graudenz; [89]) Herstellung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Graudenz; [90]) Anlegung eines Bahnhofs für den Wagenladungsverkehr bei Firlus.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Elberfeld:

[91]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Kierspe; [92]) Veränderung der Gleisanlagen sowie Herstellung einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Siegen; [93]) Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Kirchen; [94]) Herstellung von zwei Wegüberführungen in km 23,646 und 23,920 der Bahnstrecke Nierenhof—Kupferdreh; [95]) Herstellung eines Stellwerkes auf Bahnhof Barmen-Rittershausen; [96]) Erweiterung des Haltepunktes Vollmarstein (Burg) zu einem Bahnhof; [97]) Beseitigung des Wegüberganges am Nordende des Bahnhofs Freudenberg; [98]) Verschiebung des Bahnkörpers zur Verbesserung der Gleislage auf der Strecke Lennep—Krebsöge—Langerfeld; [99]) Trennung der Chausseestrecken von dem Bahn-

körper der Strecke Lennep—Krebsöge; [100]) Herstellung einer Wegüberführung in km 25,2 der Strecke Langenfeld—Benrath; [101]) Herstellung einer Wegüberführung in km 7,722 der Strecke Ohligs—Leichlingen; [102]) Herstellung einer Wegüberführung beim Haltepunkt Elberfeld-Sonnborn; [103]) Erweiterung des Bahnhofs Brachbach; [104]) Erbauung eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Schaberg; [105]) Erweiterung des Empfangsgebäudes sowie Herstellung einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Dellbrück; [106]) Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Geisweid; [107]) Herstellung von Stellwerksanlagen auf den Bahnhöfen Dornap und Gerresheim; [108]) Verlegung der Telegraphenleitung in Kabel auf der Strecke Block Eller—Langenfeld; [109]) Herstellung eines Zwischenbahnsteigs und einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Calcum; [110]) Herstellung eines Mittelbahnsteigs und einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Großenbaum; [111]) Herstellung eines Mittelbahnsteigs und einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Langschede; [112]) Herstellung einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Schlebusch; [113]) Erweiterung der Umladehalle auf Bahnhof Holzwickede; [114]) Erweiterung der Gleisanlagen auf den Bahnhöfen Hengstei, Holzwickede und Unna; [115]) Erweiterung der Gleis- und Sicherungsanlagen auf Bahnhof Hemmerde; [116]) Herstellung eines Güterbahnhofs in km 2,8/9 der Strecke Brügge—Lüdenscheid.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Erfurt:

[117]) Herstellung von Sicherungsanlagen auf Güterbahnhof Erfurt; [118]) Erweiterung des Bahnhofs Stützerbach; [119]) Herstellung einer Wegunterführung in km 99,6 der Strecke Zeitz—Neustadt a. Orla; [120]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Wutha; [121]) Herstellung eines Kreuzungsgleises beim Haltepunkt Schnepfenthal; [122]) Herstellung eines Aufstellgleises auf Bahnhof Kleinfurra; [123]) Änderung der Gleisanlagen auf Bahnhof Zella-St. Blasii; [124]) Verbesserung der Gleisanlagen auf Bahnhof Roda (Sachsen-Altenburg); [125]) Änderung der Gleisanlagen und Verbesserung der Bahnneigung auf Bahnhof Marksuhl; [126]) Erbauung eines Ölkellers auf Güterbahnhof Erfurt; [127]) Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Arnstadt; [128]) Herstellung eines Stellwerkes auf Bahnhof Sondershausen; [129]) Herstellung einer Wegunterführung auf dem Haltepunkte Tromsdorf.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr:

[130]) Erweiterung der Freiladeanlage auf Bahnhof Herne C. M.; [131]) Änderung der Weichenanlagen auf Personenbahnhof Hamm (Westf.); [132]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Rangierbahnhof Hamm (Westf.); [133]) Änderung der Gleisanlagen auf Bahnhof Altenessen; [134]) Herstellung zweier Überholungsgleise auf Bahnhof Heißen; [135]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Weitmar; [136]) Herstellung von Überholungsgleisen auf Bahnhof Weddau; [137]) Beseitigung der Wegübergänge in km 108,73, 109,0 und 109,2 der Strecke Mengede—Nauxel durch schienenfreie Anlagen; [138]) Herstellung einer Wegunterführung in km 40,885 der Strecke Oberhausen—Emmerich; [139]) Herstellung einer Wegüberführung in km 120,033 der Strecke Soest—Welver; [140]) Herstellung einer Wegüberführung in km 45,280 der Strecke Dahlhausen—Hattingen; [141]) Verbesserung der Bahnneigung von km 22,080 bis km 22,730 der Strecke Speldorf—Mülheim-Eppinghofen; [142]) Erweiterung der Gleisanlagen auf den Bahnhöfen Borken (Westf.) und Dinslaken; [143]) Erweiterung des Bahnhofs Empel; [144]) Herstellung eines Überholungsgleises in km 1,8—2,5 der Strecke Essen Nord—Altenessen; [145]) Herstellung eines Überholungsgleises auf der Strecke Wanne—Unser Fritz; [146]) Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Duisburg; [147]) Erweiterung des Lokomotivschuppens I auf Bahnhof Speldorf; [148]) Herstellung von Sicherungsanlagen auf Bahnhof Hörde-Hacheney; [149]) Herstellung einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Kray Süd; [150]) Herstellung einer Kohlenladebühne auf Bahnhof Speldorf; [151]) Erweiterung der Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Hamm (Westf.); [152]) Herstellung einer Straßenunterführung in km 5,9 + 17,5 der Strecke Oberhausen—Wesel; [153]) Herstellung eines Personentunnels auf Bahnhof Kray Nord.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. Main:

[154]) Erweiterung des Lokomotivschuppens und Erbauung eines Wasserturmes auf Bahnhof Höchst a. Main; [155]) Einbau einer elektrischen Schiebebühne für den Lokomotivschuppen auf dem Hauptpersonenbahnhofe Frankfurt a. Main; [156]) Verbesserung der Gleislage auf Bahnhof Mittelgründau; [157]) Herstellung einer Wegüberführung in km 126,610 der Strecke Frankfurt—Bebra; [158]) Erweiterung des Güterschuppens auf dem Hauptbahnhof Offenbach a. Main; [159]) Verbesserung der Krümmungsverhältnisse auf der Strecke Dotzheim—Langenschwalbach; [160]) Erweiterung der Gleisanlagen auf den Bahnhöfen Eiserne Hand und Hadamar; [161]) Erweiterung der Gleisanlagen und Herstellung einer Wegunterführung auf Bahnhof Hahn-Wehen; [162]) Erweiterung der Gleisanlagen und des Stationsgebäudes auf Bahnhof Großenlüder; [163]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Zell-Romrod; [164]) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Bahnhof Oberwiddersheim; [165]) Erbauung eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Hofheim (Taunus); [166]) Verlängerung der Bahnsteighallen auf Bahnhof

Bad Nauheim; [167]) Überdachung der Bahnsteige auf Bahnhof Limburg (Lahn); [168]) Erweiterung der Wagenabteilung der Hauptwerkstätte Fulda; [169]) Herstellung eines neuen Stellwerkes auf Bahnhof Jossa; [170]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr auf der Strecke Frankfurt a. Main—Gießen—Wetzlar; [171]) Erweiterung der Bureau- und Magazinräume der Hauptwerkstätte 2 in Frankfurt a. Main; [172]) Erweiterung der Kohlenlagerplätze auf dem Hauptgüterbahnhofe Frankfurt a. Main.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Halle a. Saale:

[173]) Herstellung einer Wegüberführung in km 27,323 der Strecke Berlin—Halle; [174]) Herstellung einer Straßenunterführung auf Bahnhof Zerbst; [175]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Brehna; [176]) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Bahnhof Wiednitz; [177]) Herstellung einer Kreuzungsstation bei Reppichau an der Strecke Dessau—Cöthen; [178]) Herstellung einer Kreuzungsstation bei Burzien an der Strecke Roßlau—Falkenberg; [179]) Herstellung eines Bahnhofs Klein-Wiederitzsch in km 73,9—74,9 der Strecke Bitterfeld—Leipzig; [180]) Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Dobrilugk-Kirchhain; [181]) Erweiterung des Eilgutschuppens auf Bahnhof Halle a. Saale; [182]) Erweiterung von Stellwerken auf Bahnhof Halle a. Saale; [183]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr; [184]) Erweiterung der Brunnenanlage bei Peißen und der Wasserleitungsanlage auf Bahnhof Halle a. Saale; [185]) Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Betriebsinspektion Lübben; [186]) Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Betriebsinspektion Finsterwalde; [187]) Erweiterung des Kohlenlagerraums auf Bahnhof Wahren; [188]) Erweiterung der Gleisanlagen und des Güterschuppens auf Bahnhof Muskau; [189]) Verbesserung der Güterschuppenanlage auf Bahnhof Halle a. Saale; [190]) Einrichtung dreier Blockstellen in km 133,514, km 143,256 und km 203,147 der Bahnstrecke Berlin—Görlitz.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover:

[191]) Herstellung eines Stellwerkes auf Bahnhof Minden; [192]) Verbesserung der Gleislage und Herstellung eines Überholungsgleises auf der Nordseite des Bahnhofs Minden; [193]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Herford; [194]) Herstellung zweier Wegunterführungen in km 0,972 und km 2,206 der Strecke Ülzen—Soltau; [195]) Herstellung einer Wegunterführung in km 199,455 der Strecke Lehrte—Harburg; [196]) Verbesserung der Gleissicherungsanlagen auf Bahnhof Hameln; [197]) Beseitigung von Wegübergängen an der Strecke Hannover—Soltau; [198]) Verlegung des Chausseeüberganges in km 62,005 bei Bahnhof Rohrsen; [199]) Herstellung einer Wegüberführung in km 98,100 der Strecke Wunstorf—Bremen; [200]) Herstellung einer Wegunterführung in km 121,304 der Strecke Lehrte—Harburg; [201]) Herstellung von Überholungsgleisen auf den Bahnhöfen Rheda und Vinzelberg sowie den Haltepunkten Mahndorf und Schweicheln; [202]) Erweiterung der Gleisanlagen auf den Bahnhöfen Schönfeld und Vinzelberg; [203]) Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Osterholz-Scharmbeck; [204]) Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Ülzen; [205]) Herstellung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Bremen; [206]) Herstellung von Sicherungsanlagen auf Bahnhof Stubben; [207]) Vermehrung der Telegraphenverbindungen im Direktionsbezirk; [208]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr auf den Strecken Hannover—Stendal, Hannover—Hildesheim und Bremen—Geestemünde.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Kattowitz:

[209]) Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Lublinitz; [210]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Cziasnau; [211]) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Haltepunkt Goczalkowitz; [212]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Schoppinitz; [213]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Löwen (Schles.); [214]) Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Tarnowitz; [215]) Erweiterung der Gleis- und Signalsicherungsanlagen auf Bahnhof Groß-Peterwitz; [216]) Herstellung eines Kreuzungsgleises auf Haltepunkt Goslawitz; [217]) Herstellung eines Stellwerkes und Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Georggrube; [218]) Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf Bahnhof Laurahütte; [219]) Herstellung eines Bahnsteigtunnels auf Bahnhof Lublinitz; [220]) Herstellung von Fernsprechverbindungen für den Geschäftsverkehr; [221]) Herstellung von Streckenfernsprechern auf den Strecken Kattowitz—Rybnik—Nendza, Ratibor—Leobschütz—Deutsch-Rasselwitz, Kandrzin—Deutsch-Wette und Gleiwitz—Morgenroth—Kattowitz; [222]) Herstellung eines zweiten Mittelbahnsteigs auf Bahnhof Peiskretscham.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr.:

[223]) Erbauung eines Übernachtungsgebäudes auf Bahnhof Eydtkuhnen; [224]) Erweiterung des Lokomotivschuppens I auf Bahnhof Osterode (Ostpr.).

Bezirk der Eisenbahndirektion in Magdeburg:

[225]) Herstellung einer Wegunterführung in km 55,71 der Strecke Halle—Aschersleben; [226]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Nedlitz; [227]) Erweiterung des Bahnhofs Hedeper; [228]) Herstellung eines Überholungsgleises und einer Gleisverbindung auf Bahnhof Giersleben; [229]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Mahlwinkel; [230]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Demker; [231]) Herstellung einer Kreuzungsstation in km 25,5 — 26,6 der Strecke Magdeburg—Oebisfelde; [232]) Herstellung unmittelbarer Ein- und Ausfahrten in das Überholungsgleis III auf Bahnhof Königsborn; [233]) Erbauung eines Werkstattsmaterialienmagazins in der Hauptwerkstätte Salbke; [234]) Herstellung von Stellwerksanlagen auf den Bahnhöfen Nachterstedt und Schöningen; [235]) Erbauung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Heudeber-Dannstedt; [236]) Errichtung eines Dienstgebäudes für die Betriebsinspektion Belzig; [237]) Herstellung einer Wegüberführung in km 107,5 der Strecke Heudeber-Dannstedt—Vienenburg; [238]) Erneuerung der Brücke über den Verbindungskanal des Groß-Wusterwitzer und des Plauer Sees in km 75,095 der Strecke Berlin—Magdeburg; [239]) Herstellung eines Dienstgebäudes für die Betriebsinspektion in Goslar.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Mainz:

[240]) Herstellung einer Straßenüberführung in km 32,580 der Strecke Frankfurt—Oberlahnstein; [241]) Verlegung der Bahnstrecke zwischen km 136,6 und 137,046 der Strecke Coblenz—Bingerbrück; [242]) Herstellung einer Fußwegunterführung am Bahnhof Bingen; [243]) Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Nauheim bei Groß-Gerau; [244]) Herstellung eines Überholungsgleises auf dem Bahnhofe Messel; [245]) Verbesserung der Gleisanlagen auf Bahnhof Bodenheim; [246]) Erweiterung der Gleisanlagen und des Güterschuppens auf Bahnhof Lorch a. Rhein; [247]) Erbauung eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Rüdesheim a. Rhein; [248]) Errichtung eines Betriebsmaterialienhauptmagazins auf Hauptbahnhof Mainz; [249]) Herstellung einer Bahnsteigunterführung auf Bahnhof Goddelau-Erfelden; [250]) Herstellung eines Bahnsteigtunnels auf Bahnhof Bingerbrück; [251]) Ausrüstung der Hauptbahnstrecken Bingen—Monsheim, Alzey—Wahlheim, Lampertheim—Worms, Hofheim—Bensheim, Darmstadt—Wiebelsbach-Heubach und Mainz—Armsheim mit Streckenfernsprechern; [252]) Herstellung einer Überholungsstation bei dem Haltepunkt Uhlerborn.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Münster i. Westf.:

[253]) Herstellung eines Überholungsgleises auf dem Haltepunkte Blumenkamp; [254]) Herstellung eines Bahnhofs bei Barlo an der Strecke Wesel—Bocholt—Winterswyk; [255]) Einrichtung von 6 Blockstellen an der Strecke Haltern—Harburg; [256]) Verlängerung eines Überholungsgleises und der Ausziehgleise auf Bahnhof Bocholt; [257]) Erweiterung der Gleis- und Freiladeanlagen auf Bahnhof Bocholt; [258]) Erbauung eines Betriebsmaterialienhauptmagazins auf Bahnhof Osnabrück; [259]) Herstellung eines zweiten Zuganges zu den Bahnsteigen auf Bahnhof Münster (Westf.).

Bezirk der Eisenbahndirektion in Posen:

[260]) Herstellung einer Wegunterführung in km 84,215 der Strecke Frankfurt (Oder)—Bentschen; [261]) Erweiterung der Wasserstation auf Bahnhof Glogau.

Bezirk der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken:

[262]) Herstellung einer Straßenüberführung in km 102,38 der Strecke Coblenz—Trier; [263]) Beseitigung der Wegübergänge in km 160,812 und 161,330 der Strecke Gerolstein—Trier; [264]) Beseitigung von Wegübergängen auf der Strecke Trier—Hermeskeil—Türkismühle durch schienenfreie Anlagen; [265]) Bau einer Wegüberführung in km 4,62 und zweier Wegunterführungen in km 4,18 und km 5,10 bei Bahnhof Güls; [266]) Herstellung einer Wegüberführung in km 107,777 der Strecke St. Wendel—Niederlinxweiler; [267]) Erbauung eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Trier Süd; [268]) Herstellung einer Freiladestraße auf dem Hauptbahnhofe Trier.

Bezirk der Eisenbahndirektion in Stettin:

[269]) Bau einer Verbindungsbahn vom Bahnhof in Cammin (Pom.) zum Hafen daselbst; [270]) Herstellung einer Wegunterführung in km 132,925 der Strecke Berlin—Stettin; [271]) Erweiterung des Bahnhofs Falkenberg (Mark); [272]) Erbauung eines neuen Güterabfertigungsgebäudes auf dem Hauptgüterbahnhofe Stettin; [273]) Erweiterung der Kohlenlagerplätze daselbst; [274]) Erweiterung des Haltepunktes Janikow zu einem Bahnhofe.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Dem Etatssoll beim Ausgabetitel 8 von 207 725 000 *M.* steht eine wirkliche Ausgabe von 227 767 136 *M.* gegenüber. Es sind somit 20 042 136 *M.* oder 9,65 % mehr ausgegeben worden.

Während bei den Oberbaumaterialien infolge umfangreicherer Verwendung von altbrauchbaren Materialien das Etatssoll nicht erreicht worden ist, haben die notwendigen Erhöhungen der Lohnbezüge der Bahnunterhaltungsarbeiter Mehrausgaben verursacht. Auch sind infolge des schneereichen Winters und des fortgesetzt steigenden Verkehrs für die Unterhaltung und Ausgestaltung der Bahnanlagen erhebliche Mehraufwendungen nötig geworden.

Ausgabetitel 9.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Die Ausgaben für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen betrugen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
im ganzen	198 742 333	179 082 384	19 659 949	10,98
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	5 652	5 183	469	9,05
auf 1 000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn	265	260	5	1,92
auf 1 000 Achskilometer eigener Wagen aller Art auf eigener und fremder Bahn	11,00	10,78	0,22	2,04.

Von der Gesamtausgabe nahmen die Löhne, die an die Werkstättenarbeiter und an die in den Werkstätten beschäftigten Hilfskräfte im untern Dienste zu zahlen waren (Pos. 1), in Anspruch:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
im ganzen	75 995 320	66 096 865	9 898 455	14,98
Hiervon wurden vor dem Jahresabschluß an Kosten für die Unterhaltung der Inventarien und der Bahnanlagen auf die Titel 7 und 8 umgebucht	4 161 093	3 826 942	334 151	8,73
so daß als Ausgaben für die Unterhaltung der Betriebsmittel und der mechanischen Anlagen verblieben:				
überhaupt	71 834 227	62 269 923	9 564 304	15,36
auf 1 000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn	95,85	90,48	5,37	5,94
auf 1 000 Achskilometer eigener Wagen aller Art auf eigener und fremder Bahn	3,98	3,75	0,23	6,13.

Die Beschaffung der Werkstattsmaterialien für die Zwecke dieses Titels (Pos. 2) erforderte:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M	M	M	%
überhaupt	44 112 732	35 957 690	8 155 042	22,68
auf 1 000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn	58,86	52,25	6,61	12,65
auf 1 000 Achskilometer eigener Wagen aller Art auf eigener und fremder Bahn	2,44	2,16	0,28	12,96.

An neuen Werkstattsmaterialien wurden verwendet:

	1906	1905
	im Werte von	
	ℳ	ℳ
a. Metalle	33 414 547	27 097 818
b. Hölzer	6 071 577	5 069 613
c. Drogen und Farben	2 940 080	2 411 057
d. Manufaktur-, Posamentier-, Leder- und Seilerwaren	1 945 266	1 628 019
e. Glas und Glaswaren	674 848	569 551
f. Gummi und Gummiwaren	1 399 206	2 249 901 (f. und g.)
g. Sonstige Werkstattsmaterialien	1 222 782	
zusammen	47 668 306	39 025 959
Hierin sind jedoch auch die Werte der Werkstattsmaterialien enthalten, die zur Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen verwendet wurden, mit	3 555 574	3 068 269
Nach Abzug dieser an gehöriger Stelle bei den Titeln 7 und 8 verrechneten Beträge bleiben als Ausgabe für Titel 9 wie vorseitig	44 112 732	35 957 690.

Zu den Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen gehören weiter noch die bei Position 3 erscheinenden sonstigen Ausgaben, unter denen die Kosten für Leistungen oder Lieferungen der Unternehmer und Handwerker die bedeutendsten sind. Diese Ausgaben betrugen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
überhaupt	12 923 644	10 939 270	1 984 374	18,14
auf 1 000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn	17,25	15,90	1,35	8,49
auf 1 000 Achskilometer eigener Wagen aller Art auf eigener und fremder Bahn	0,72	0,66	0,06	9,09.

Im ganzen wurden hiernach für die Unterhaltung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen (71 834 227 + 44 112 732 + 12 923 644 =) 128 870 603 ℳ gegen (62 269 923 + 35 957 690 + 10 939 270 =) 109 166 883 ℳ im Vorjahr aufgewendet.

Von diesem Gesamtaufwande hat

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
die gewöhnliche Unterhaltung				
a. der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör	56 926 756	47 993 081	8 933 675	18,61
b. der Personenwagen nebst Zubehör	20 881 950	17 618 505	3 263 445	18,52
c. der Gepäck-, Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen nebst Zubehör, einschließlich Wagendecken	39 467 786	32 552 571	6 915 215	21,24
d. der mechanischen und maschinellen Anlagen und Einrichtungen sowie der Dampfboote, Schalden, Prahme und Gerätschaften der Trajekte nebst Zubehör	4 524 566	3 570 029	954 537	26,74
im ganzen	121 801 058	101 734 186	20 066 872	19,72
beansprucht, während die außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung den Betrag von	5 134 125	5 642 005	*507 880*	*9,00*
erforderte und die Arbeitsausführungen der Werkstätten für die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnen, Privatpersonen usw. eine Ausgabe von	1 935 420	1 790 692	144 728	8,08
verursachten.				
Summe wie oben	128 870 603	109 166 883	19 703 720	18,05.

Für die gewöhnliche Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen sind hiernach aufgewendet worden:

		1	2	3	4
		1906	1905	1906 mehr	
		M.	M.	M.	%
auf je 1000 Lokomotivkilometer eigener Lokomotiven	auf eigener und fremder Bahn	75,96	69,74	6,22	8,92
„ „ 1000 Achskilometer eigener Personenwagen		4,80	4,56	0,24	5,26
„ „ 1000 „ „ Gepäck- und Güterwagen		2,88	2,55	0,33	12,94.

In den bei den Positionen 1 bis 3 nachgewiesenen Ausgaben sind auch die Kosten für den Umbau von Lokomotiven und Wagen sowie für die Herstellung von Fahrzeugen in den eigenen Werkstätten enthalten. Im Berichtsjahre wurden in diesen umgebaut oder hergestellt:

19 Lokomotiven,
10 Personenwagen,
19 Gepäckwagen und
1 475 Güter-, Arbeits- und sonstige Bahndienstwagen.

Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge (Pos. 4) wurden 69 871 730 M. gegen 69 915 501 M. im Vorjahre, mithin 43 771 M. oder 0,06 % weniger ausgegeben und zwar:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	
	M.	M.	M.	%
für Lokomotiven	34 045 231	33 986 728	58 503	0,17
„ Personenwagen	12 291 958	12 294 410	*2 452*	*0,02*
„ Gepäck- und Güterwagen	23 534 541	23 634 363	*99 822*	*0,42*
zusammen wie oben	69 871 730	69 915 501	*43 771*	*0,06.*

Es sind beschafft worden:

	1906	1905
	Stück	Stück
Lokomotiven	570	570
Personenwagen	750	756
Gepäckwagen	264	138
Güterwagen	7 736	7 778.

Wieviel Lokomotiven und Wagen im Laufe des Berichtsjahrs aus den Betriebseinnahmen dem Bestande überhaupt zugeführt wurden, ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung:

	1	2	3	4
	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Es wurden	Stück			
a. aus den Mitteln des Rechnungsjahrs 1905 beschafft, aber erst im Rechnungsjahre 1906 angeliefert	15	31	—	45
b. aus den Mitteln des Rechnungsjahrs 1906 beschafft und bis zum Schlusse des letztern angeliefert	519	724	249	7 478
c. im Berichtsjahr in den eigenen Werkstätten umgebaut oder hergestellt	19	10	19	1 475
Summe	553	765	268	8 998.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 184.)

Beim Ausgabetitel 9 waren im Berichtsjahre 176 815 000 M. veranschlagt. In Wirklichkeit sind 198 742 333 M., mithin 21 927 333 M. oder 12,40 % mehr ausgegeben worden.

Die Mehrausgabe ist veranlaßt durch vermehrte Unterhaltungsarbeiten an den Betriebsmitteln infolge des gesteigerten Verkehrs, durch die notwendige Aufbesserung der Löhne der Werkstättenarbeiter, sowie durch Erhöhung der Beschaffungspreise für Materialen und maschinelle Einrichtungen.

Ausgabetitel 10.

a. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 185.)

Die Ausgaben für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten betrugen 7 209 907 ℳ gegen 7 693 226 ℳ im Vorjahr, also 483 319 ℳ oder 6,28 % weniger, und zwar:

	1	2	3	4
	1906 ℳ	1905 ℳ	1906 mehr ℳ	*weniger* %
1. die Vergütung für gepachtete Strecken*)	1 599 419	1 718 682	*119 263*	*6,94*
2. die Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sowie für Dienstleistungen von Beamten fremder Eisenbahnverwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen	4 953 105	4 316 222	636 883	14,76
3. die Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Eisenbahnverwaltungen	438 683	1 469 115	*1 030 432*	*70,14*
4. die Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	218 700	189 207	29 493	15,59
zusammen	7 209 907	7 693 226	*483 319*	*6,28*
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	205	223	*18*	*8,07.*

Die Minderausgabe für gepachtete Bahnstrecken (Pos. 1) entfällt zum größten Teile einerseits auf die von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung gepachtete Bahnstrecke Landesgrenze bei Straßgräbchen—Kamenz, für die im Rechnungsjahre 1905 besonders hohe außergewöhnliche Unterhaltungskosten aufzuwenden waren, anderseits auf die stromfiskalischen Gleise im Ruhrhafen bei Ruhrort, weil dessen Verkehr infolge niedrigen Wasserstandes gegen das Vorjahr zurückblieb.

Die Mehrausgabe für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen (Pos. 2) ist im wesentlichen auf die Zunahme des Verkehrs und die Erweiterung der mitbenutzten Anlagen zurückzuführen. Insbesondere haben die Gemeinschaftsverhältnisse auf den Bahnhöfen Aschaffenburg, Großenhain, Mannheim, Neubrandenburg, Oderberg, Oldesloe, Oswiecim, Ritschenhausen und Saargemünd höhere Ausgaben verursacht, während anderseits die bisherige Vergütung an die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung für die Mitbenutzung des Übergabebahnhofs Leipzig größtenteils weggefallen ist, da sie infolge der Umgestaltung der Bahnhöfe in Leipzig vom 1. Mai 1906 ab nicht mehr zu zahlen war.

Bei den Vergütungen für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Eisenbahnverwaltungen (Pos. 3) ist eine buchmäßige Minderausgabe von rd. 1 110 000 ℳ dadurch entstanden, daß einerseits die an die Stadt Duisburg abzuführenden Hafenfrachten, die sich 1905 auf rd. 1 122 600 ℳ beliefen, vom Berichtsjahr ab nicht mehr hier in Ausgabe nachgewiesen, sondern den Bestimmungen des Staatshaushaltsgesetzes mehr entsprechend von den Einnahmen des Güterverkehrs (Titel 2) gekürzt werden, anderseits aber die Vergütung der österreichischen Staatsbahnen im Betrage von rd. 13 500 ℳ für die Wahrnehmung des Fahrdienstes auf der Strecke Myslowitz—Reichsgrenze vom Berichtsjahr ab hier in Ausgabe nachgewiesen wird, während sie bisher von den Einnahmen des Titels 3 (vgl. die Erläuterungen zu diesem Titel S. 85) abgesetzt wurde. Der buchmäßigen Minderausgabe von 1 110 000 ℳ stehen Mehrausgaben von rd. 80 000 ℳ gegenüber. 51 000 ℳ entfallen davon auf die Vergütung der Holländischen Eisenbahn für die Wahrnehmung des Fahrdienstes auf der Strecke Cleve—Reichsgrenze, die, wie bereits an anderer Stelle erwähnt wurde, vom 1. Juli 1906 ab von der Staatseisenbahnverwaltung für eigene Rechnung betrieben wird.

Die Mehrausgabe an Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen (Pos. 4) beruht in der Hauptsache auf der Zunahme des allgemeinen Verkehrs.

---

*) Die gepachteten Strecken sind in der Anlage 1 S. 164 ff. einzeln nachgewiesen.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 185.)

Gegenüber dem im Etat bei Ausgabetitel 10 vorgesehenen Betrage von 6 328 000 ℳ ist bei einer wirklichen Ausgabe von 7 209 907 ℳ eine Mehrausgabe von 881 907 ℳ oder von 13,94 % entstanden.

Die Ausgaben für die Mitbenutzung von Bahnhöfen, für Wahrnehmung des Betriebsdienstes durch fremde Verwaltungen und für die Leitung von Eisenbahnverbandsgeschäften und Abrechnungsstellen haben sich höher gestellt als bei der Veranschlagung angenommen war: teils infolge der eingetretenen Verkehrssteigerung, teils aus Anlaß der Erweiterung mitbenutzter Bahnhöfe und anderweiter, mit Nachzahlungen verbundener Regelung verschiedener Gemeinschaftsverhältnisse.

Ausgabetitel 11.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 185.)

Die Ausgaben für die Benutzung fremder Betriebsmittel sind von 14 143 278 ℳ auf 14 824 806 ℳ, mithin um 681 528 ℳ oder 4,82 % gestiegen.

An Miete und Leihgeld für Lokomotiven sind 679 ℳ gegen 317 ℳ, mithin 362 ℳ mehr, an Miete und Leihgeld für Wagen 14 824 127 ℳ gegen 14 142 961 ℳ, mithin 681 166 ℳ oder 4,82 % mehr gezahlt worden.

Die geringe Höhe der Ausgabe an Lokomotivmiete erklärt sich daraus, daß die Leistungen fremder Lokomotiven auf eigener Bahn zum Teil — vgl. die Erläuterungen zu Einnahmetitel 4, S. 86 — durch die Leistungen eigener Lokomotiven auf fremder Bahn ausgeglichen wurden, während die Lokomotivmiete da, wo Barvergütung stattgefunden hat, in der bei Ausgabetitel 10 verrechneten Vergütung für die Wahrnehmung des Zugdienstes auf der eigenen Bahn durch fremde Eisenbahnverwaltungen mitenthalten ist.

Die Mehrausgabe für Wagen besteht im wesentlichen in den für die Benutzung fremder Betriebsmittel im Verkehre mit andern Eisenbahnen zu zahlenden Entschädigungen. Die Laufmiete wird nach den von den Wagen zurückgelegten Kilometern, die Zeitmiete und die Verzögerungsgebühr nach der Benutzungsdauer der Wagen berechnet. Die für die Berechnung der Laufmiete maßgebenden kilometrischen Leistungen der fremden Wagen auf den preußisch-hessischen Bahnen haben nach C II lfde Nr 12 der Anlage 3 (S. 177) betragen:

	1	2	3	4
	1906 Achskilometer	1905 Achskilometer	1906 mehr Achskilometer	%
für Personenwagen	210 589 656	180 178 416	30 411 240	16,88
• Gepäckwagen	42 256 374	35 508 516	6 747 858	19,00
• Güterwagen	1 543 049 963	1 498 195 625	44 854 338	2,99
zusammen	1 795 895 993	1 713 882 557	82 013 436	4,79.

Eine Benutzung geliehener fremder Wagen war zur vorübergehenden Verstärkung des Wagenparkes der 1904 verstaatlichten schmalspurigen Feldabahn erforderlich, deren Bahnstrecken inzwischen zum Teil vollspurig ausgebaut worden sind.

Als Entschädigung für Gestellung der elektrischen Triebwagen für die Vorortbahn Berlin Potsdamer Bahnhof (Ringbahn)—Gr.-Lichterfelde Ost (vgl. B II lfde Nr 6 der Anlage 3 [S. 175]) sind rd. 112 800 ℳ gezahlt worden.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S. 185.)

Das bei Ausgabetitel 11 vorgesehene Etatssoll von 14 144 000 ℳ ist durch die wirkliche Ausgabe von 14 824 806 ℳ um 680 806 ℳ oder um 4,81 % überschritten worden.

Diese, für Benutzung fremder Betriebsmittel entstandene Mehrausgabe beruht auf der Zunahme des Verkehrs.

Ausgabetitel 12.

α. Vergleich mit dem Vorjahre.

(Vgl. Anlage 4, S. 185 ff.)

Der Titel 12 umfaßt alle die Betriebsausgaben sächlicher Art, die bei den Titeln 7 bis 11 nicht vorgesehen sind. Diese Ausgaben haben 34 994 936 ℳ gegen

32 708 976 *M.* im Vorjahr, also 2 285 960 *M.* oder 6,99 % mehr betragen. Sie setzen sich aus folgenden Einzelaufwendungen zusammen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr *weniger*	
	M.	*M.*	*M.*	%
1. Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten....	20 350 617	17 589 738	2 760 879	15,70
2. Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze:				
1. einmalige Abfindungen	1 169 560	825 459	344 101	41,69
2. fortlaufende Zahlungen	3 197 056	2 943 050	254 006	8,63
3. Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung ..	417 628	357 887	59 741	16,69
3. Ersatzleistungen:				
1. für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Verpackungen sowie für Lieferfristüberschreitungen	2 958 884	2 487 393	471 491	18,96
2. sonstige Entschädigungen, insbesondere Waldbrand- usw. Entschädigungen, Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten sowie von Lager-, Stand- und Wägegeld — sofern die zuviel erhobene Einnahme nicht mehr abgesetzt werden konnte —	1 962 890	3 785 237	*1 822 347*	*48,14*
4. Entschädigungen für Benutzung fremder Grundstücke, Miete für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, einschließlich der Kosten für deren Unterhaltung	921 498	797 191	124 307	15,59
5. Erstattete Vertragsstrafen, die in den Rechnungen der Vorjahre vereinnahmt sind........	28 482	20 263	8 219	40,56
6. Nichtaversionierte Postporto- und Gebührenbeträge und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen sowie Telegramm- und Fernsprechgebühren	447 985	394 700	53 285	13,50
7. Kosten für Bekanntmachungen, Gerichtskosten und Stempel usw., Feuer- und andere Versicherungsbeiträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken	700 568	623 883	76 685	12,29
8. Kosten des Rangierens mit Pferden........	365 954	388 744	*22 790*	*5,86*
9. Kosten für Reinigung der Diensträume, Anfahrten usw. sowie für Haltung von Wächterhunden........	1 200 798	1 070 602	130 196	12,16
10. Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen usw., einschließlich des damit verbundenen Repräsentationsaufwandes	12 511	578	11 933	—
11. Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten........	39 485	35 605	3 880	10,90
12. Etwaige nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung, Rollgelder usw.	439 894	413 265	26 629	6,44
13. Beiträge zu den Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen	1 248	40 142	*38 894*	*96,89*
14. Belohnungen für Ermittlung und Anzeige von Dieben und von Urhebern betriebsgefährlicher Bahnfrevel sowie für die Abwendung von Betriebsgefahren usw........	38 206	36 356	1 850	5,09
14a. Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken	90 319	96 365	*6 046*	*6,27*
15. Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben	651 353	802 518	*151 165*	*18,84*
zusammen....	34 994 936	32 708 976	2 285 960	6,99
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge....	995	947	48	5,07.

Von den Ausgaben an Steuern, Kommunalabgaben und öffentlichen Lasten (Pos. 1) nahmen in Anspruch:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	M.	*M.*	*M.*	%
a. die Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern...	17 182 686	15 150 327	2 032 359	13,41
b. die Grund- und Gebäudesteuern........	1 711 205	1 628 585	82 620	5,07
c. die Staatsabgaben an außerpreußische Staaten	160 704	160 191	513	0,32
d. die anderweiten Steuern und Lasten	1 296 022	650 635	645 387	99,19
zusammen....	20 350 617	17 589 738	2 760 879	15,70.

Die Mehrausgabe an Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern (a) beruht im wesentlichen auf der Erhöhung des kommunalabgabepflichtigen Reineinkommens, zum Teil aber auch auf der Erhöhung der Umlagesätze der Kreise und Gemeinden. Das nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 152) kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der vom preußischen Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen ist von 286 996 545 ℳ (für 1904) auf 323 266 751 ℳ (für 1905), also um 36 270 206 ℳ oder 12,64 % gestiegen. Auf 100 ℳ des kommunalabgabepflichtigen Reineinkommens sind 1905 5,28 ℳ, 1906 dagegen 5,32 ℳ Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern gezahlt. Von der Gesamtausgabe entfallen im Berichtsjahr 16 621 893 ℳ (im Vorjahr 14 467 936 ℳ) auf preußische, 560 793 ℳ (682 391 ℳ) auf außerpreußische Kreise und Gemeinden. Die Minderabgabe an die außerpreußischen Kreise und Gemeinden ist dadurch entstanden, daß 1905 von einer Gemeinde Einkommensteuer für mehrere Jahre nacherhoben wurde, 1906 dagegen einige Gemeinden mit der Steueranforderung im Rückstande geblieben sind.

Die Steigerung der Ausgaben an Grund- und Gebäudesteuern (b) ist teils auf die Vermehrung des Grund- und Gebäudebesitzes, teils auf dessen stärkere Heranziehung zu den Kommunallasten in den einzelnen Gemeinden zurückzuführen. Im Berichtsjahre wurden 1 597 539 ℳ (im Vorjahr 1 513 685 ℳ) an preußische, 113 666 ℳ (114 900 ℳ) an außerpreußische Verbände gezahlt.

Die Mehrausgabe an anderweiten Steuern und Lasten (d) ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahre mehr einmalige Anliegerbeiträge zu zahlen waren als im Vorjahre. Im einzelnen sind im Berichtsjahre gezahlt: 20 301 ℳ (im Vorjahre 21 143 ℳ) Deichkassenbeiträge, 2 266 ℳ (3 089 ℳ) Einquartierungskosten, 201 334 ℳ (194 456 ℳ) fortlaufende Kanalisationsabgaben, 249 162 ℳ (157 249 ℳ) einmalige Abgaben für den Anschluß von Grundstücken und Gebäuden an Kanalisationsanlagen, 622 803 ℳ (121 575 ℳ) einmalige Straßenherstellungskosten, 5 256 ℳ (5 911 ℳ) Beiträge zu landwirtschaftlichen und andern Genossenschaften, 20 990 ℳ (14 692 ℳ) Baupolizeigebühren, 134 ℳ (2 099 ℳ) Grundzinsen und Tilgungsrenten, 10 452 ℳ (5 185 ℳ) Verbrauchsabgaben, 60 261 ℳ Kirchen- und Schullasten und 103 063 ℳ (einschließlich der Kirchen- und Schullasten 125 236 ℳ) verschiedene sonstige Steuern.

Vgl. Anlage 13. S. 250.

Die Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze, die sich aus den einmaligen Abfindungen, den fortlaufenden Zahlungen, den Kosten für ärztliche Behandlung und bessere Pflege, für Arzneien, Beschaffung künstlicher Gliedmaßen und Bandagen, für Stellvertretung, Beerdigung, aus dem Ersatze von Lohnausfällen, aus Unterstützungen zu Badereisen oder besondern Kuren usw. zusammensetzen, beliefen sich im ganzen auf 4 784 244 ℳ. Gegen das Vorjahr sind sie somit um 657 848 ℳ oder 15,94 % gestiegen und zwar die einmaligen Abfindungen um 344 101 ℳ oder 41,69 %, die fortlaufenden Zahlungen um 254 006 ℳ oder 8,63 % und die Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung um 59 741 ℳ oder 16,69 %. Auf Längen- und Leistungseinheiten zurückgeführt, betrugen sie:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	136	119	17	14,29
„ 1 000 Zugkilometer	10,81	9,99	0,82	8,21
„ 10 000 Wagenachskilometer aller Art	2,70	2,51	0,19	7,57
„ 1 000 Achskilometer der Personenwagen	1,09	1,07	0,02	1,87
„ 10 000 Personenkilometer	2,38	2,22	0,16	7,21
und auf 1 000 beförderte Personen	5,60	5,24	0,36	6,87.

An Bahnbedienstete und deren Hinterbliebene waren, da diese Personen seit dem Inkrafttreten des Unfallfürsorgegesetzes und des Unfallversicherungsgesetzes nur noch in Ausnahmefällen nach dem Haftpflichtgesetz abgefunden werden, wiederum rd. 25 800 ℳ weniger zu zahlen als im Vorjahre. Dagegen haben an fremde Personen an einmaligen Abfindungen, mit Einschluß der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung, 409 583 ℳ und an fortlaufenden Zahlungen 274 092 ℳ, im ganzen also 683 675 ℳ mehr gezahlt werden müssen.

Bei den Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände usw. (Pos. 3 [1]), die sich

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	%
für 10 000 Tonnenkilometer im Güterverkehr (Anlage 7 Abschn. A lfde Nr 10 Sp. 10) auf	0,88	0,80	0,08	10,00
für 10 000 Achskilometer der Gepäck- und Güterwagen auf	2,27	2,03	0,24	11,82

beliefen, war die Mehrausgabe von 471 491 ℳ zum großen Teile eine Folge der mit der Verkehrszunahme verbundenen, an einzelnen Stellen außerordentlichen Häufung der Geschäfte.

Der Rückgang der sonstigen Entschädigungen (Pos. 3 [2]) ist dadurch entstanden, daß im Berichtsjahre für Wald- und Feldbrände geringere Entschädigungen zu zahlen waren als im Vorjahre.

Der für Benutzung fremder Grundstücke (Pos. 4) ausgegebene Mehrbetrag von 124 307 ℳ war größtenteils für Neubauzwecke und für die Anmietung von Dienstwohnungen für die betriebsmaschinentechnischen Direktionsmitglieder, denen Wohnungen aus dienstlichen Rücksichten zu überweisen sind, erforderlich.

An erstatteten Vertragsstrafen (Pos. 5) sind gegen das Vorjahr 8 219 ℳ mehr ausgegeben worden.

Die Mehrausgabe von 53 285 ℳ an nichtaversionierten Postporto- und Gebührenbeträgen usw. (Pos. 6) ist durch die Vermehrung der Fernsprechanschlüsse (vgl. S. 22 unter g 2) und den Zugang der neuen Strecken entstanden. An Fernsprechgebühren allein wurden im Berichtsjahr 409 914 ℳ, gegen 360 721 ℳ im Vorjahre, gezahlt.

Die Gesamtausgabe der Position 7 setzt sich aus folgenden Einzelaufwendungen zusammen:

	1	2	3	4
	1906	1905	1906 mehr	*weniger*
	ℳ	ℳ	ℳ	%
Bekanntmachungskosten	241 816	212 915	28 901	13,57
Gerichtskosten und Stempel	188 229	156 741	31 488	20,09
Feuerversicherungsbeiträge für dem Versicherungszwang unterliegende Grundstücke	43 957	52 832	*8 875*	*16,80*
Kosten des Geldverkehrs mit Banken ..	14 551	13 803	748	5,42
Sonstige Kosten (Eichgebühren usw.) ...	212 015	187 592	24 423	13,02
zusammen	700 568	623 883	76 685	12,29.

Die Minderausgabe an Feuerversicherungsbeiträgen ist dadurch entstanden, daß diese nicht regelmäßig für jedes Jahr, sondern zum Teil — der damit verbundenen Ermäßigung wegen — für mehrere Jahre im voraus bezahlt werden. Die Mehrausgaben beruhen auf der Ausdehnung des Bahnnetzes und der Zunahme des Verkehrs.

Die Minderausgabe an Kosten des Rangierens mit Pferden (Pos. 8) ist gleichfalls in der Zunahme des Verkehrs begründet und zwar insofern, als infolge derselben an einzelnen Stellen statt der Rangierpferde Rangiermaschinen eingestellt werden mußten.

Die Mehrausgabe für Reinigung der Diensträume, Anfahrten usw. (Pos. 9) ist auf Vergrößerung und Vermehrung der Diensträume sowie auf die Eröffnung neuer Bahnstrecken zurückzuführen.

Für Konferenzen, Generalversammlungen usw., einschließlich der damit verbundenen Repräsentation (Pos. 10), waren 11 933 ℳ, für Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten (Pos. 11) 3 880 ℳ mehr aufzuwenden.

Die Mehrausgabe von 26 629 ℳ an nicht ersetzten Kosten der zollamtlichen Abfertigung, Rollgeldern usw. (Pos. 12) ist durch Verkehrszunahme entstanden. An Rollgeldern allein wurden im Berichtsjahre 425 456 ℳ, gegen 404 949 ℳ im Vorjahr, ausgegeben.

Die Minderausgabe bei Position 13 ist dadurch entstanden, daß im Berichtsjahr ein Beitrag zu den laufenden Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht zu zahlen war.

An Belohnungen für die Abwendung von Betriebsgefahren usw. (Pos. 14) sind 1 850 ℳ mehr ausgegeben worden.

An Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken (Pos. 14a) waren 6 046 ℳ weniger aufzuwenden.

Die ihrer Natur nach schwankenden sonstigen und unvorhergesehenen Ausgaben (Pos. 15) waren 151 165 ℳ niedriger als im Vorjahre.

β. Vergleich mit dem Etat.

(Vgl. Anlage 4, S 185 ff.)

Beim Ausgabetitel 12 steht dem Etatssoll von 30 080 200 ℳ eine wirkliche Ausgabe von 34 994 936 ℳ, mithin eine Mehrausgabe von 4 914 736 ℳ oder von 16,34 % gegenüber.

Die bei den verschiedenen Ausgaben, einschließlich der Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken, entstandenen Mehrausgaben entfallen in der Hauptsache auf Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten, auf Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Frachtgegenstände und auf Frachtgelderstattungen und sind vorwiegend durch die Verkehrssteigerung veranlaßt.

VIII. Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter.

1. Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Beamten und Arbeiter:

a. durch Herstellung staatseigener Wohnungen.

Für Beamte und Arbeiter, die in der Nähe der Betriebsstätten wohnen müssen und dort Wohnungen nicht oder nur unter besonders ungünstigen Bedingungen erlangen können, sind im Laufe der Jahre nach Maßgabe der vorhandenen Mittel fortgesetzt Wohnungen aus Staatsmitteln hergestellt worden. Am Ende des Berichtsjahrs wurden von den Eisenbahnbediensteten rd. 44 800 (im Vorjahre rd. 42 900)*) aus Mitteln des Staates beschaffte Wohnungen, einschließlich der rd. 270 (260) angemieteten Dienstwohnungen, benutzt. Einbegriffen sind die Wohnungen auf den in die Betriebsgemeinschaft eingetretenen hessischen Staatsbahnen und der ehemaligen Main-Neckarbahn, ebenso die rd. 5 810 (5 280) Wohnungen, die hergestellt sind auf Grund der Gesetze, betreffend die Bewilligung von Staatsmitteln zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten, vom 13. August 1895 (Gesetz-Samml. S. 521), vom 2. Juli 1898 (Gesetz-Samml. S. 137), vom 23. August 1899 (Gesetz-Samml. S. 165), vom 9. Juli 1900 (Gesetz-Samml. S. 293), vom 16. April 1902 (Gesetz-Samml. S. 81), vom 4. Mai 1903 (Gesetz-Samml. S. 175), vom 15. Juni 1904 (Gesetz-Samml. S. 145), vom 8. Juli 1905 (Gesetz-Samml. S. 315) und vom 16. Juli 1906 (Gesetz-Samml. S. 375).

Rechnet man die diätarischen Beamten 724 (757), die Gehilfen 87 (88) und die Hilfsunterbeamten 5 659 (5 118), die aus Staatsmitteln beschaffte Wohnungen innehatten, der entsprechenden Klasse der etatsmäßigen Beamten hinzu, so waren am Ende des Berichtsjahrs Dienst- und Mietwohnungen (in runden Zahlen) überwiesen: 9 000 (8 940) an Bahnwärter, Nachtwächter, Kran- und Brückenwärter, 250 (210) an Schirrmänner, 1 070 (740) an Rottenführer, 1 710 (1 580) an Schaffner, Bremser und Wagenwärter, 730 (700) an Portiers und Bahnsteigschaffner, 250 (240) an Kassen- und Bureaudiener, 630 (610) an Lokomotiv- und Schiffsheizer, 290 (280) an Maschinenwärter, 9 590 (9 070) an Weichensteller, 2 720 (2 640) an Weichensteller 1. Klasse und Bahnhofsaufseher, 580 (400) an Stellwerkweichensteller, 60 (80) an Packmeister, 480 (470) an Schirrmeister, 240 (250) an Wagenmeister, 230 (240) an Lademeister, 210 (250) an Telegraphisten und Eisenbahngehilfinnen im Telegraphendienst, 120 (120) an Werkführer, 40 (120) an sonstige untere Beamte, insgesamt an solche 28 200 (26 940); ferner 200 (180) an Zugführer, Steuermänner und Schiffskapitäne, 620 (570) an Lokomotivführer und Maschinisten, 2 030 (1 970) an Oberbahnmeister, Bahn- und Telegraphenmeister, 2 590 (2 600) an Eisenbahnassistenten für den Bahnhofsdienst, 200 (210) an solche für den Abfertigungsdienst, 290 (280) an Obergüter- und Oberkassenvorsteher, Güter- und Kassenvorsteher, 810 (820) an Bahnhofsverwalter, 1 860 (1 780) an Oberbahnhofs- und Bahnhofsvorsteher, 360 (350) an Werkstättenvorsteher und Werkmeister, 20 (20) an Materialienverwalter und 120 (100) an Beamte des Bureau-, Kanzlei- und Zeichnerdienstes, insgesamt 9 100 (8 880) an mittlere Beamte; ferner 570 (550) an höhere Beamte und 6 930 (6 530) an Arbeiter.

Von den Wohnungen enthielten: Einen Raum (mit Kocheinrichtung) 140 (80), zwei Räume (der Küchenraum mitgerechnet) 4 800 (4 970), drei Räume 16 960 (16 350), vier Räume 14 030 (12 700), fünf Räume 5 450 (5 250), sechs Räume 2 010 (2 070), mehr als sechs Räume 1 410 (1 480).

---

*) Die Zahlen des Vorjahrs sind in Klammern angegeben.

Als Dienstwohnungen waren rd. 28 540 (28 040), als Mietwohnungen rd. 16 260 (14 860) Wohnungen überwiesen.

In den 10 östlichen Eisenbahndirektionsbezirken Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a. Saale, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Posen und Stettin waren rd. 24 390 (23 250) Dienst- und Mietwohnungen und zwar rd. 280 (270) für höhere, 4 180 (4 100) für mittlere, 11 800 (11 310) für untere Beamte, 4 300 (3 940) für Hilfsbedienstete und 3 830 (3 630 für Arbeiter vorhanden; in den 11 westlichen Eisenbahndirektionsbezirken Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen a. Ruhr, Frankfurt a. Main, Hannover, Magdeburg, Mainz, Münster i. Westf. und St. Johann-Saarbrücken waren rd. 290 (280) für höhere, 4 920 (4 780) für mittlere, 10 740 (10 420) für untere Beamte, 1 360 (1 270) für Hilfsbedienstete und 3 100 (2 900) für Arbeiter, insgesamt rd. 20 410 (19 650) Dienst- und Mietwohnungen vorhanden.

Von den aus Mitteln der Gesetze zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und gering besoldeten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung hergestellten rd. 5 810 (5 280) Mietwohnungen liegen 2 250 (2 190 in den 10 östlichen und 3 560 (3 090) in den 11 westlichen Eisenbahndirektionsbezirken; es waren davon 180 (140) an mittlere, 1 780 (1 560) an untere Beamte und 850 (830) an Hilfsbedienstete, ferner rd. 2 890 (2 640) an Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter vergeben. Rd. 10 (50) Wohnungen waren nach dem Stande am Schlusse des Berichtsjahrs aus verschiedenen Gründen vorübergehend nicht bewohnt und 100 (50) Wohnungen waren mangels geeigneter Bewerber vorübergehend an Witwen von Eisenbahnbediensteten, an andere Staatsbedienstete und an fremde Personen vermietet.

Eine größere Anzahl von Wohnungen in besondern Arbeiterwohnhäusern war vorhanden in folgenden Ortschaften: Arnsberg, Dirschau, Dortmund, Gleiwitz, Huckarde, Kattowitz, Kreuz, Langenberg (Rhnld), Leinhausen, Neumünster, Nippes, Opladen, Schneidemühl, Stendal und Witten.

Im ganzen waren an die im Arbeiterverhältnis beschäftigten Bediensteten (Hilfsbeamte und Arbeiter) rd. 12 680 (11 740) Wohnungen vergeben.

b. durch Förderung von Baugenossenschaften, denen Staatsbedienstete in größerer Anzahl angehören:

1. aus Mitteln des Staates.

Aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze sind neben den Aufwendungen für die Herstellung der schon erwähnten 5 810 (5 280) Wohnungen auch Darlehne an Baugenossenschaften gewährt. Auf den beliehenen Grundstücken wurden bis zum Schlusse des Berichtsjahrs rd. 6 760 (5 570) Mietwohnungen hergestellt und zwar 77 (58) einräumige, 722 (558) zweiräumige, 3175 (2659) dreiräumige, 2 053 (1 765) vierräumige, 593 (434) fünfräumige, 140 (96) sechsräumige (die Küche oder die Stube mit Kocheinrichtung als Raum mitgerechnet). Außerdem waren in der Herstellung noch begriffen: 2 einräumige, 64 zweiräumige, 380 dreiräumige, 371 vierräumige, 99 fünfräumige und 28 sechsräumige, zusammen 944 Wohnungen.

Nach den neuern Bedingungen vom Jahre 1902 werden solche Darlehne nur an zweiter Stelle bewilligt, während bis zur Grenze der Mündelsicherheit die Gelder anderweit zu beschaffen sind. Über die Ausführung jener Gesetze wird dem Landtage besonders berichtet.

2. aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse.

Der Bau von Wohnungen für untere Eisenbahnbedienstete ist weiter dadurch gefördert worden, daß aus Mitteln der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft an Baugenossenschaften zum Bau von Kleinwohnungen, die ausschließlich oder überwiegend den Pensionskassenmitgliedern vermietet werden, Hypothekdarlehne — gegen 3 bis 3½ % Verzinsung neben mindestens ½ % Tilgung — zum Teil über die Grenze der Mündelsicherheit hinaus bis zu 80 %, ausnahmsweise bis zu 90 % des Bauwertes oder bis zu 75 % des Bau- und Bodenwertes gewährt wurden. (Zu der Pensionskasse werden aus Staatsmitteln Zuschüsse in Höhe der Mitgliederbeiträge geleistet und zwar sowohl zur Abteilung A für alle im Invalidenversicherungsgesetze vorgesehenen Leistungen, als auch zur Abteilung B für die weitergehende Rentenzuschuß-, Hinterbliebenen- und Sterbegeldversicherung.) So sind seit dem Jahre 1892 bis zum Schlusse des letzten Geschäftsjahrs der Genossenschaften (meist 31. Dezember 1906, vereinzelt 31. März 1907) an 54 (51) Baugenossenschaften insgesamt rd. 14 605 000 ℳ (13 248 000 ℳ) Baudarlehne bewilligt worden. Davon haben 16 (17) Baugenossenschaften nur Wohlfahrtsdarlehne der Arbeiterpensionskasse im Gesamtbetrage von rd. 4 092 600 ℳ (3 730 000 ℳ) in Anspruch genommen und mit Hilfe dieser Darlehne 1 124 (832) Wohnungen hergestellt und zwar 36 einräumige, 161 zweiräumige, 641 dreiräumige, 251 vierräumige, 33 fünfräumige, 2 sechsräumige (die Küche oder die Stube mit Kocheinrichtung als Raum mitgerechnet). Am Schlusse des Berichtsjahrs waren noch in der Herstellung begriffen: 10 zweiräumige, 42 dreiräumige, 10 vierräumige, zusammen 62 Wohnungen.

Die übrigen 38 (34) Baugenossenschaften sind in ihren gemeinnützigen Bestrebungen außer von der Arbeiterpensionskasse auch vom Staate unterstützt worden. Die Arbeiterpensionskasse hat für diese Baugenossenschaften Darlehne in Höhe von insgesamt 4 440 000 ℳ (4 440 000 ℳ) gewährt auf solche Grundstücke, die ihr allein verpfändet sind. Die Gesamtzahl der hierauf errichteten Wohnungen beträgt 1 454 (1 535), davon 4 (3) einräumige, 200 (301) zweiräumige, 783 (771) dreiräumige, 443 (436) vierräumige, 23 (23) fünfräumige, 1 (1) sechsräumige. Weitere Darlehne in Höhe von zusammen 6 072 000 ℳ (5 078 000 ℳ) hat die Arbeiterpensionskasse in solchen Fällen gezahlt, wo hinter ihrem erststelligen Darlehn der Staat noch ein weiteres (zweites) Darlehn gewährt hat. Die Zahl der mit Hilfe dieser Kassen- und Staatsdarlehne hergestellten Wohnungen ist bereits in der im Abschnitt 1 angegebenen Gesamtzahl 6 760 (5 570) enthalten.

Außerdem sind 58 (45) Wohnräume vorhanden, die zu andern Zwecken im Interesse der Genossenschaften (Schule, Post, Apotheke, Verkaufsläden usw.) Verwendung gefunden haben.

Von Baugenossenschaften sind hiernach auf den dem Staate oder der Arbeiterpensionskasse oder beiden verpfändeten Grundstücken insgesamt 6 760 + 1 124 + 1 454 = 9 338 (7 937) Wohnungen hergestellt und zwar:

Wohnungen mit:					
6	5	4	3	2	1
Räumen (einschließlich Küche)					Raume
143 (97)	649 (478)	2 747 (2 399)	4 599 (3 881)	1 083 (978)	117 (104)

In den Häusern der Baugenossenschaften, die vom Staate oder von der Arbeiterpensionskasse oder von beiden durch Gewährung von Baudarlehnen gefördert sind, haben 7 051 (5 965) Eisenbahnbedienstete eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohnung gefunden. Hiervon entfallen auf:

	mittlere Beamte	untere Beamte	Hilfsunterbeamte und Arbeiter
in den östlichen Direktionsbezirken (Halle, Berlin, Altona und östlich davon) ...	763 (633)	1 029 (935)	2 102 (1 815)
in den westlichen Direktionsbezirken ...	349 (268)	1 098 (838)	1 710 (1 476)
zusammen	1 112 (901)	2 127 (1 773)	3 812 (3 291)

Am Schlusse des Berichtsjahrs wurden demnach von Eisenbahnbediensteten benutzt:

rd. 44 800 (42 900) Wohnungen in staatseigenen oder vom Staate angemieteten Häusern,
» 7 051 (5 965) Wohnungen in Häusern der vom Staate oder von der Arbeiterpensionskasse durch Gewährung von Baudarlehnen geförderten Baugenossenschaften,

zusammen rd. 51 851 (48 865) Wohnungen.

Bei einer Gesamtzahl von 440 562 (406 450) männlichen Eisenbahnbediensteten — die weiblichen Personen (Schrankenwärterinnen, Eisenbahngehilfinnen usw.) sind hier außer Betracht gelassen, da sie in der Regel keinen eigenen Haushalt führen — ergibt sich aus obigen Zahlen, daß auf 100 Eisenbahnbedienstete 11,77 (12,02) Wohnungen entfallen. Geht man von der Annahme aus, daß 10 % der Eisenbahnbediensteten keinen eigenen Haushalt führen, so erhöht sich die Verhältniszahl auf 13,08 (13,36) %.

c. durch Gewährung von Darlehnen an einzelne Eisenbahnbedienstete aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze.

Entsprechend dem Vorgehen der Staatsbergverwaltung sind bisher auch im Bereiche der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken an einzelne Arbeiter und untere Beamte der Eisenbahnverwaltung Darlehne zur Herstellung eigener Wohnhäuser (Ein- und Zweifamilienhäuser) gewährt worden. Mit Rücksicht auf die

günstigen Erfahrungen, die bei dieser Art der Wohnungsfürsorge gemacht sind, ist die Darlehnsgewährung im Jahre 1906 versuchsweise auf die übrigen Eisenbahndirektionsbezirke ausgedehnt worden. Der Höchstbetrag des einzelnen Darlehns ist auf drei Viertel der Baukosten, höchstens aber auf 6 000 M für ein Zweifamilienhaus festgesetzt worden. Der Schuldner hat mindestens 6 % des empfangenen Darlehns jährlich zu entrichten und zwar 3 ½ % zur Verzinsung und 2 ½ % unter Zuwachs der ersparten Zinsen zur Tilgung des Darlehns, für das eine Hypothek an erster Stelle im Grundbuch einzutragen ist.

Es sind bis zum Schlusse des Berichtsjahrs 20 Ein- und 55 Zweifamilienhäuser fertiggestellt und bezogen, während 5 Ein- und 14 Zweifamilienhäuser noch in der Ausführung begriffen waren. Den (20 + 55 + 5 + 14 =) 94 untern Eisenbahnbediensteten sind an Staatsdarlehnen insgesamt 461 350 M vertraglich zugesagt. Hiervon waren am Schlusse des Berichtsjahrs bereits 278 450 M ausgezahlt.

2. Freie Arzthilfe.

Der Betriebsdienst stellt besondere Ansprüche an die Leistungen der Beamten. Die Sicherheit des Betriebs fordert, daß nur Personen im äußern Betriebsdienste beschäftigt werden, die sich im Vollbesitze ihrer körperlichen und geistigen Gesundheit und Rüstigkeit befinden. Es sind daher von der Eisenbahnverwaltung für bestimmt abgegrenzte Bezirke Bahnärzte vertraglich bestellt, denen die ärztliche Fürsorge für die mittlern und untern Beamten des äußern Dienstes obliegt. Daneben haben sie auch die Angehörigen dieser Beamten ärztlich zu behandeln. Außerdem haben sie in bestimmten Zwischenräumen das Hör- und Sehvermögen der im Betriebe beschäftigten Bediensteten zu untersuchen, bei Unfällen Hilfe zu leisten, die Rettungskasten zu beaufsichtigen, die hygienischen Verhältnisse zu beobachten und Gutachten abzugeben.

Im Berichtsjahre hatten rd. 149 100 Beamte ein Anrecht auf ärztliche Behandlung. Hierfür waren 2 442 Bahnärzte bestellt, deren Bezüge sich auf rd. 1 859 100 M beliefen. Die Verwaltung ist fortgesetzt bestrebt gewesen, die Bezüge der Bahnärzte aufzubessern. Während die Vergütung der Bahnärzte im Jahre 1903 für den Kopf eines Beamten rd. 8,50 M betrug, ist sie seitdem auf rd. 12,50 M für den Kopf gestiegen. Auch sind im Berichtsjahr anderweite Muster für Bahnarztverträge aufgestellt worden, die unter Berücksichtigung der von dem Ausschuß der preußischen Ärztekammern und den Bahnärzten vorgetragenen Wünsche nicht nur eine weitere Erhöhung der Vergütungen, sondern vor allem auch eine Befestigung der Stellung der Bahnärzte bezwecken. Hierzu dient vornehmlich auch die Bestimmung, daß bei Meinungsverschiedenheiten über die Erfüllung der Vertragspflichten, insbesondere wenn einem Arzte grobe Verstöße gegen die Vertrags- oder Berufspflichten zur Last gelegt werden, vor der Entscheidung nicht nur der Vorstand des Bahnarztvereins zu hören, sondern in geeigneten Fällen auch mit dem Vorstande der örtlich zuständigen Ärztekammer in Verbindung zu treten ist. Eine Erhöhung der Gebühren ist fast für alle ärztlichen Leistungen eingetreten, auch sind für eine Reihe von Sonderleistungen, die bisher als unter die für jeden Beamten festzusetzende Bauschsumme fallend angesehen wurden, besondere Vergütungssätze — u. a. für Inanspruchnahme während der Nachtzeit, für Unterstützung eines andern Bahnarztes in schwierigen Fällen, für Untersuchungen auf das Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen — eingeführt worden. Nach den neuen Verträgen, die im allgemeinen mit dem 1. April 1907 in Kraft traten, übernimmt auch die Verwaltung, wenn eine ärztlich bescheinigte Erkrankung eines Bahnarztes länger als 6 Wochen dauert, von der 7. Woche an bis zur Gesamtdauer von 6 Monaten seit dem Beginn der Erkrankung die Kosten der Stellvertretung und zahlt als solche dem Stellvertreter die gleichen Vergütungen, die dem Bahnarzt auf Grund des Vertrags zustehen, während dem letztern diese Vergütungen weitergezahlt werden.

Neben den Bahnärzten sind Augen- und Ohrenärzte bestellt, welche die bahnseitig für notwendig erachtete Untersuchung der Bediensteten auf das Seh- und Hörvermögen in allen den Fällen vornehmen, in denen die Untersuchung durch den Bahnarzt nicht ausreicht. Die Hilfe dieser Ärzte kann auch von den mittlern und untern Beamten des äußern Eisenbahndienstes für ihre Person, nicht aber für ihre Angehörigen, in Anspruch genommen werden, sofern die spezialärztliche Behandlung von dem Bahnarzte für notwendig erachtet wird und in der Sprechstunde des Arztes erfolgen kann. An Vergütungen dieser Spezialärzte wurden 25 348 M gegen 18 640 M im Vorjahre verausgabt.

3. Einrichtung von Badeanstalten.

Zur Pflege und Hebung des Gesundheitszustandes der Eisenbahnbediensteten nimmt die Verwaltung auf die Verbesserung der bestehenden sowie auf Herstellung neuer Badeanstalten fortgesetzt Bedacht. Außer bei den Werkstätten befinden sich Badeeinrichtungen vorzugsweise auf größern Bahnhöfen mit zahlreichem Zug- und Lokomotivpersonal. Die unentgeltliche Benutzung der Badeeinrichtungen ist allen im

Betriebsdienste, bei der Bahnunterhaltung, auf den Güterboden, in den Werkstätten beschäftigten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern eingeräumt. Den übrigen Bediensteten und den Bahnhofswirten ist im Falle ärztlicher Verordnung ebenfalls der unentgeltliche Gebrauch der Bäder gestattet, während sie sonst eine geringe Vergütung dafür zu entrichten haben. Gegen die gleiche Vergütung können auch die Angehörigen der Beamten und Arbeiter sowie der Bahnhofswirte die Badeanstalten benutzen.

Im Berichtsjahr ist eine Änderung in diesen Grundsätzen nicht eingetreten. Es ist nur angeordnet worden, daß, soweit die Bäder unentgeltlich zu verabreichen sind, auch für das Vorhalten von Decken eine Gebühr nicht erhoben werden soll.

Am Ende des Berichtsjahrs bestanden 806 Badeanstalten (gegen 727 am Ende des Vorjahrs) mit 1 337 Brause-, 1 495 Wannen- und 46 Dampf- und andern Bädern.

4. Belohnungen und sonstige Vergünstigungen für Arbeiter.

Die Eisenbahndirektionen und die Vorstände der Inspektionen sind befugt, Arbeitern, die bei zufriedenstellenden Leistungen und guter Führung eine längere Dienstzeit — mindestens von 20 Jahren — zurückgelegt haben, Belohnungen zu gewähren.

Die Höhe der Belohnungen ist, wie folgt, festgesetzt:

für 20jährige Beschäftigung = 20 M,
„ 25 „ „ = 30 „ ,
„ 30 „ „ = 40 „ ,
„ 35 „ „ = 60 „ ,
„ 40 „ „ = 80 „ ,
„ 45 „ „ = 100 „ ,
„ 50 „ „ = 150 „ .

Bei Berechnung der Beschäftigungsdauer wird die Militärdienstzeit sowie die im Dienste der vom Staate erworbenen Privatbahnen zugebrachte Dienstzeit angerechnet, und auch die Zeitdauer solcher vorübergehenden Unterbrechungen bis zur Dauer von 6 Monaten berücksichtigt, die lediglich in dem Mangel an Arbeit ihren Grund haben, insbesondere die im Winter notwendige Unterbrechung in der Beschäftigung der Bahnunterhaltungsarbeiter.

Die Belohnung wird auch außerhalb des Beamtenverhältnisses stehenden Personen gewährt, die dauernd, aber nicht voll, sondern nur stundenweise (wie z. B. Scheuerfrauen) bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind, wenn diese Beschäftigung mindestens den dritten Teil der gesamten Tätigkeit eines Arbeiters oder einer Arbeiterin umfaßt.

Die Belohnung wird in barem Gelde ausgezahlt, sofern dem Empfänger nicht auf seinen Wunsch oder mit seinem Einverständnis ein auf den Betrag lautendes Sparkassenbuch einer öffentlichen Sparkasse oder einer von einem allgemeinen Eisenbahnvereine gebildeten Spar- und Darlehnskasse übergeben wird.

Im Berichtsjahr erhielten 7 363 Arbeiter (gegen 12 120 Arbeiter im Jahre 1905) Belohnungen und zwar:

für eine 20jährige Dienstzeit = 2 591 Arbeiter,
„ „ 25 „ „ = 1 963 „ ,
„ „ 30 „ „ = 1 308 „ ,
„ „ 35 „ „ = 1 021 „ ,
„ „ 40 „ „ = 344 „ ,
„ „ 45 „ „ = 97 „ ,
„ „ 50 „ „ = 39 „ .

Der Rückgang in der Zahl der belohnten Arbeiter beruht einerseits darauf, daß im Vorjahr aus Anlaß der erst im Jahre 1904 erfolgten Einführung von Belohnungen für 20-, 30-, 40- und 45jährige Dienstzeit in vielen Fällen Nachzahlungen stattgefunden haben, anderseits erklärt er sich aus der erheblichen Vermehrung der etatsmäßigen Stellen für Unterbeamte, durch die eine große Zahl von Bediensteten aus dem Kreise der für die Gewährung von Belohnungen in Betracht kommenden Personen geschieden ist.

An Belohnungen wurden im Berichtsjahr 267 360 M gegen 442 490 M im Vorjahr gezahlt.

Auch aus anderer Veranlassung wurden in vielen Fällen den im Arbeiterverhältnis stehenden Bediensteten Belohnungen zugewendet, namentlich solchen, die durch besondere Umsicht Betriebsgefahren abgewendet oder durch hervorragende Dienstkenntnis und Tüchtigkeit sich ausgezeichnet hatten.

Arbeitern, die nicht ausdrücklich nur zu vorübergehenden Zwecken angenommen sind, werden in Fällen vorübergehender unverschuldeter Dienstverhinderung Lohnvergütungen nach folgenden Grundsätzen gewährt:

a. Arbeiter, die mindestens 1 Jahr ununterbrochen im Dienste der Verwaltung beschäftigt sind, erhalten bei militärischen Übungen von nicht mehr als 14 Tagen $^2/_3$ des Lohnes, wenn sie verheiratet oder überwiegend Ernährer

von Familienangehörigen sind. Bei länger als 14 Tage dauernden Übungen wird der bezeichnete Teilbetrag des Lohnes nur für die ersten 14 Tage gezahlt.

b. Den Arbeitern wird bei Arbeitsversäumnis infolge von Teilnahme an Kontrollversammlungen, Aushebungen und Musterungen, infolge von Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten (Schöffen-, Geschworenen-Dienst, Wahrnehmung von Terminen als Zeuge, Sachverständiger, Vormund usw., Feuerlöschdienst auf Grund öffentlich-rechtlicher Verpflichtung, Teilnahme an Reichstags-, Landtags- und Kommunalwahlen, Teilnahme an den Sitzungen der Gemeindeversammlung oder als gewählter Vertreter an den Sitzungen der Gemeindevertretung und der städtischen Körperschaften) der Lohn für die Dauer der notwendigen Abwesenheit weitergewährt; die etwa für den Zeitverlust anderweit gewährten Entschädigungen werden angerechnet.

c. In andern Fällen, namentlich bei Arbeitsversäumnis wegen dringender persönlicher Angelegenheiten, bleibt dem Ermessen der Verwaltung überlassen, den Lohn zu gewähren; dem Arbeiter steht ein Anspruch hierauf nicht zu.

Im Berichtsjahr ist in Erfüllung eines längst gehegten Wunsches der Arbeiterschaft genehmigt worden, daß allen Hilfsunterbeamten, ferner den Arbeitern des Betriebs- und Werkstättendienstes bei guter Führung und zufriedenstellenden Leistungen alljährlich ein Erholungsurlaub unter Fortzahlung des Lohnes erteilt werden kann, der betragen darf:

1. bei den mindestens 5 Jahre im Staatseisenbahndienste beschäftigten Hilfsunterbeamten ebensoviel Tage wie bei den entsprechenden Klassen der etatsmäßigen Beamten, d. h.
   a) bei den Hilfsbahnwärtern, Hilfskranwärtern und Hilfsnachtwächtern .... 6 Tage,
   b) bei den übrigen Hilfsunterbeamten .... 8 Tage;
2. bei den Arbeitern des Betriebs- und Werkstättendienstes:
   a) nach einer mindestens siebenjährigen Beschäftigung ...... 4 Tage,
   b) nach einer mindestens zehnjährigen Beschäftigung .... 6 Tage.

Ein Recht auf Erholungsurlaub besteht für die Arbeiter ebensowenig wie für die Beamten.

In geeigneten Fällen kann der Urlaub um einen oder zwei den eigentlichen Urlaubstagen vorausgehende oder nachfolgende Sonn- und Feiertage verlängert werden, sofern diese Tage für den zu Beurlaubenden dienstfrei sein würden und Lohn für sie nicht gezahlt wird. Bei der Berechnung der fünf-, sieben- und zehnjährigen Beschäftigungsdauer wird auch die Zeit der Ableistung der gesetzlichen Militärdienstpflicht, insoweit durch sie die Beschäftigung bei der Verwaltung unterbrochen ist, sowie die Zeit der durch militärische Dienstleistungen bewirkten Unterbrechung und endlich die Zeit solcher vorübergehenden Unterbrechungen berücksichtigt, die ihren Grund lediglich in dem Mangel an Arbeit oder in Unfällen und Erkrankungen haben, die mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit verbunden sind. Mit der Gewährung von Urlaub kann auch die Bewilligung freier Fahrt verbunden werden.

Ausgenommen von der Vergünstigung der Gewährung von Erholungsurlaub sind nur die Streckenarbeiter. Von einer Ausdehnung der Maßregel auf diese konnte mit Rücksicht auf die Art ihrer Tätigkeit, die wegen der ausschließlichen Beschäftigung im Freien und wegen der nur ausnahmsweise eintretenden Notwendigkeit, während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten, im allgemeinen derjenigen der landwirtschaftlichen Arbeiter gleicht, abgesehen werden. Die Vergünstigung kommt aber denjenigen Streckenarbeitern zugute, die in regelmäßiger Wiederkehr als Stellvertreter und Ablöser im Unterbeamtendienste verwendet werden.

Außer bei Beurlaubungen wird Arbeitern und ihren Angehörigen freie Fahrt zum Einkaufe von Lebensmitteln und sonstigen Lebensbedürfnissen gewährt, soweit er an abgelegenen Stationen erschwert ist.

5. Beamtenpensionskassen.

Die im Beginn des Rechnungsjahrs 1889 mit den Beamtenpensionskassen vorgenommene Umgestaltung*) hat im Berichtsjahr eine Erweiterung nicht erfahren, weil eine Verstaatlichung von Privateisenbahnen mit eigenen Beamtenpensionskassen nicht stattgefunden hat.

Die von den Beamten auf Grund von Pensionskassenstatuten entrichteten Beiträge betrugen:

1889 = 2 216 650 ℳ, 1900 = 1 962 096 ℳ, 1904 = 1 532 909 ℳ,
1897 = 2 398 337 „ , 1901 = 1 831 463 „ , 1905 = 1 719 159 „ ,
1898 = 2 089 754 „ , 1902 = 1 710 457 „ , 1906 = 1 306 337 „ .
1899 = 2 196 619 „ , 1903 = 1 633 913 „ ,

*) Vgl. Bericht für das Jahr 1889/90, S. 9.

Die statutmäßigen Zahlungen beliefen sich:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
an	1898 ℳ	1899 ℳ	1900 ℳ	1901 ℳ	1902 ℳ	1903 ℳ	1904 ℳ	1905 ℳ	1906 ℳ
a. Pensionen auf	6 584 187	6 636 524	6 737 378	6 981 879	7 169 842	7 329 093	7 578 217	7 576 476	7 460 827
b. Witwen- und Waisengeld auf............	5 431 061	5 604 439	5 828 849	6 038 793	6 251 332	6 476 062	6 731 691	6 908 308	7 132 483
c. sonstigen statutmäßigen Zahlungen auf.......	44 873	35 332	36 303	33 614	32 683	148 668	42 203	41 696	42 513
insgesamt auf	12 060 121	12 276 295	12 602 530	13 054 286	13 453 857	13 953 823	14 352 111	14 526 480	14 635 823.

Soweit die Beamten gleichzeitig Anspruch auf gesetzliche Pension erdient hatten, die auf die statutmäßige Pension anzurechnen war, ist nur der zahlbare Betrag der letztern in die Zahlen zu a eingerechnet. Die durch die Beiträge der Mitglieder nicht gedeckten Ausgaben werden aus Mitteln des Eisenbahnbetriebsfonds bestritten.

6. Arbeiterkrankenkassen.

Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke besteht eine auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichtete Betriebskrankenkasse, die sämtliche außerhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigte Eisenbahnbedienstete, mit Ausnahme des in besondern Krankenkassen versicherten Neubaupersonals, umfaßt.

Von den 21 Betriebskrankenkassen erhoben am Schlusse des Berichts- (Kalender-) jahrs 1906 5 Kassen einen Beitrag von 3 % des Arbeitsverdienstes, wogegen sich der laufende Beitrag bei 2 Kassen auf 3,3 %, bei 1 Kasse auf 3,5 %, bei 9 Kassen auf 3,6 % und bei 4 Kassen auf 3,9 % des Arbeitsverdienstes belief. Die Betriebskrankenkassen gehen teils in der Dauer, teils in der Höhe ihrer Leistungen über die gesetzlichen Mindestleistungen hinaus, insbesondere auch darin, daß den Angehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung im allgemeinen auf die gleiche Dauer wie den Kassenmitgliedern geboten wird, daß die Kosten der für die Angehörigen gelieferten Arzneien und Heilmittel sowie der Krankenhauspflege ganz oder teilweise von den Kassen übernommen werden, und daß beim Ableben von Angehörigen Sterbegeld gezahlt wird. Werden die in der Rechnung in einer Summe erscheinenden Arztgebühren und Krankenhauskosten auch nur zu einem Drittel als Kosten der Behandlung der Familienangehörigen gerechnet, so sind von den Betriebskrankenkassen an Arztgebühren, Arzneikosten, Krankenhauskosten und Sterbegeld für Angehörige der Kassenmitglieder im Rechnungsjahr der Kassen (Kalenderjahr 1906) insgesamt rd. 1 884 800 ℳ aufgewendet worden.

Von den 21 Betriebskrankenkassen gewährten freie ärztliche Behandlung und Arznei am Ende des Jahres 1906: 12 auf die Dauer von 26 Wochen, 3 auf die Dauer von 30 Wochen, 3 auf die Dauer von 39 Wochen und 3 auf die Dauer von 52 Wochen. Das Krankengeld wurde von 1 Kasse auf 1 Jahr, von 3 Kassen auf 39 Wochen, von 2 Kassen auf 30 Wochen und von 15 Kassen auf 26 Wochen gewährt. Bei 12 Krankenkassen betrug es die Hälfte, bei 9 Kassen mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des wirklichen, zur Beitragsleistung herangezogenen Verdienstes. Von mehreren Kassen wurde es bereits vom ersten Tage der Krankheit ab gezahlt, wenn diese mit dem Tode endete, wenn die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen oder wenn die Krankheit von längerer Dauer war. Eine Kasse gewährte das Krankengeld ohne Einschränkung vom ersten Tage der Erkrankung ab. Das Sterbegeld betrug bei 11 Kassen das Dreißigfache, bei 1 Kasse das Zweiunddreißigfache, bei 3 Kassen das Fünfunddreißigfache und bei 6 Kassen das Vierzigfache des zur Beitragsleistung herangezogenen Verdienstes. Die Kosten für die an Angehörige gelieferten Arzneien und Heilmittel wurden von 1 Kasse zu einem Zehntel, von 5 Kassen zur Hälfte, von 5 Kassen zu zwei Dritteln, von 2 Kassen zu drei Vierteln und von 6 Kassen voll übernommen. Im Berichtsjahre hatte eine größere Zahl von Betriebskrankenkassen die beschränkte freie Arztwahl an solchen Orten eingeführt, an denen mehrere Kassenärzte bestellt waren.

Von den im Berichtsjahre zu den Betriebskrankenkassen entrichteten Beiträgen leistete die Eisenbahnverwaltung 3 405 135 ℳ gegen 2 701 280 ℳ im Vorjahr.

Neben den Betriebskrankenkassen bestanden für das bei den Eisenbahnneubauten beschäftigte versicherungspflichtige Personal 17 Baukrankenkassen.

Vgl. Anlage 14. S. 251 ff.

Über die Veränderungen in der Mitgliederzahl, über die Einnahmen und Ausgaben und über die Vermögensbestände der Betriebs- und Baukrankenkassen gibt die Anlage 14 Aufschluß.

7. Arbeiterpensionskasse.

Die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft besteht in ihrer gegenwärtigen Gestalt*) seit dem 1. Januar 1891. Sie umfaßt in der Abteilung A, die alle Aufgaben einer gesetzlichen Versicherungsanstalt zu erfüllen hat und zur Gewährung von Invaliden- und Altersrenten nach Maßgabe des Gesetzes bestimmt ist, alle nach dem Invalidenversicherungsgesetze vom 13. Juli 1899 versicherungspflichtigen Bediensteten. Der Abteilung B, die über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehend zu den gesetzlichen Renten Zusatzrenten und den Hinterbliebenen der Arbeiter Witwen- und Waisenrenten sowie Sterbegeld gewährt, gehören dagegen nur die ständigen Arbeiter an, die mindestens ein Jahr lang bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind. Die beiden Abteilungen bestehen selbständig mit eigener Vermögensverwaltung nebeneinander.

Die am 1. Januar 1900 in Kraft getretenen neuen Satzungen, die im Betriebsbericht für 1900 (S. 99 ff.) näher erörtert worden sind, haben im Berichts- (Kalender-) jahr 1906 eine bedeutsame Änderung zugunsten der Mitglieder durch Erhöhung der Bezüge aus der Abteilung B an Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeldern erfahren. Die Zusatzrenten, die schon dreimal, nämlich in den Jahren 1895, 1900 und 1904 derart erhöht worden waren, daß sie die Höhe der Renten vor 1895 um 100 % überstiegen, sind vom 1. April 1906 ab um weitere 10 % der ursprünglichen Renten aufgebessert worden. Ebenso sind die Witwen- und Waisengelder, wenn auch nicht in gleichem Umfange wie die Zusatzrenten, wesentlich erhöht. Die am 1. April 1906 eingetretene Steigerung der verschiedenen Bezüge ist dadurch ermöglicht worden, daß die Staatseisenbahnverwaltung von diesem Tage ab außer der Hälfte der laufenden Beiträge bis auf weiteres einen außerordentlichen Zuschuß in Höhe eines Sechstels der Gesamtbeiträge leistet. Dieser Zuschuß beträgt jährlich mehr als eine Million Mark. Er belief sich für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1906 auf 878 475 *M.* Die Eisenbahnverwaltung hat sich ferner damit einverstanden erklärt, daß denjenigen ältern Mitgliedern der Abteilung A, denen beim Eintritt in die Beschäftigung die Verpflichtung zum Eintritt in eine der frühern Pensionskassen nicht auferlegt war und die demzufolge bei Errichtung der neuen Pensionskasse nicht ohne weiteres Mitglieder der Abteilung B geworden sind, nochmals das Recht eingeräumt wurde, nachträglich vom 1. Januar 1891 ab der Abteilung B beizutreten. Mit diesem Einverständnis hat die Eisenbahnverwaltung zugleich die Hälfte der von den nachträglich beigetretenen Mitgliedern nachzuzahlenden Beiträge übernommen. Hierdurch erwächst ihr eine weitere Ausgabe von rd. einer Million Mark.

Wie in den Vorjahren hat die Arbeiterpensionskasse auch im Berichtsjahr in großem Umfang eine ständige Heilbehandlung, namentlich für lungenkranke Mitglieder, durchgeführt. Die Zahl der Anträge auf Unterbringung in Lungenheilstätten haben sich so vermehrt, daß der Vorstand der Pensionskasse nicht mehr in der Lage war, die erkrankten Personen in den eigenen Lungenheilstätten „Moltkefels" und „Stadtwald", die zusammen 220 Betten enthalten, unterzubringen. Es mußten vielmehr Kranke auch andern Heilstätten überwiesen werden, um den Beginn des Heilverfahrens nicht zu verzögern.

Im Jahre 1906 wurden 1 710 Kassenmitglieder (gegen 1 368 im Jahre 1905, 1 118 im Jahre 1904, 953 im Jahre 1903, 849 im Jahre 1902) einer ständigen Heilbehandlung durch ein planmäßiges Heilverfahren unterzogen und zwar 1 180 (810 im Jahre 1905, 716 im Jahre 1904, 632 im Jahre 1903, 540 im Jahre 1902) Personen, die an Lungentuberkulose und 530 (558 im Jahre 1905, 402 im Jahre 1904, 321 im Jahre 1903, 309 im Jahre 1902) Personen, die an andern Krankheiten litten. Außerdem wurde noch bei 353 nicht lungenkranken Personen eine nicht ständige Heilbehandlung abgeschlossen.

Für die im Jahre 1906 durchgeführte Heilbehandlung wurden 702 751 *M.* (599 049 *M.* im Jahre 1905) aufgewendet. Von diesem Betrag entfallen auf Familienunterstützung 120 450 *M.* Von den Eisenbahnkrankenkassen und andern Dritten sind 157 819 *M.* Zuschüsse geleistet worden, so daß von der Pensionskasse allein 544 932 *M.* gegen 493 623 *M.* im Vorjahre zu tragen waren.

Von den wegen Lungentuberkulose behandelten 1 180 Personen sind 1 013 (86 %) infolge des Heilverfahrens erwerbsfähig im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes geblieben.

Um den Heilerfolg möglichst zu einem dauernden zu gestalten, ist dafür Sorge getragen, daß die Arbeiter nicht sofort nach ihrer Entlassung aus den Heilstätten wieder in vollem Umfang in das frühere Arbeitsverhältnis zurücktreten müssen, sondern sich noch einige Zeit schonen können. Je nach den Umständen des einzelnen Falles findet entweder eine Nachbehandlung in Erholungsheimen statt, oder es wird den Entlassenen eine leichtere Beschäftigung überwiesen, oder sie werden an einer Arbeitsstelle beschäftigt, die ihrem schonungsbedürftigen Zustande mehr als die frühere zusagt. Die Eisenbahndirektionen sind ermächtigt, diesen Arbeitern den vollen Lohn

*) Die Einrichtung der Pensionskasse ist im Bericht für 1889/90, S. 12, dargestellt.

auch dann zu zahlen, wenn sie die Arbeiten noch nicht in vollem Umfange wieder aufnehmen können.

In den von der Arbeiterpensionskasse in Jenkau, Birkenwerder und Herzberg (Harz) errichteten Invalidenheimen (vgl. Betriebsbericht für 1905, S. 112) befanden sich am Ende des Berichtsjahrs 25, 32 und 47, zusammen 104 Invaliden, gegen 41 am Ende des Vorjahrs.

Die volle Besetzung der für insgesamt 200 Invaliden vorhandenen Räume steht zu erwarten, da in den beteiligten Kreisen immer mehr die Erkenntnis von den Vorzügen der Invalidenheime durchdringt, die für alte alleinstehende Personen eine Stätte bilden, in der sie gegen Abtretung der Invaliden- oder Altersrente und eines Drittels der Zusatzrente sorgsame Pflege finden und ihren Lebensabend ruhig und sorgenfrei verbringen können.

Am Ende des Rechnungs- (Kalender-) jahrs 1906 gehörten der Abteilung A 306 049, der Abteilung B 238 150 Mitglieder an. Von den Mitgliedern der Abteilung B hatten bereits 57,77 % Anspruch auf die Kassenleistungen. An laufenden Beiträgen hat die Eisenbahnverwaltung außer dem vorerwähnten außerordentlichen Beitrag im Berichtsjahr gezahlt zur Abteilung A 2 033 608 ℳ, zur Abteilung B 3 108 411 ℳ.

Die Abteilung A hatte im Rechnungsjahr 1906 22 % (gegen 24 % im Vorjahr) der von ihr angewiesenen Rentenzahlungen abzüglich der vom Reiche zu tragenden Last (Reichszuschuß und Anteil der Rente für die Dauer der militärischen Dienstleistungen) aus dem von ihr verwalteten Teile des Gemeinvermögens zu der von allen Versicherungsanstalten und zugelassenen Kasseneinrichtungen aufzubringenden Last (Gemeinlast) beizutragen.

Wie sich im einzelnen die Mitgliederzahl, die Zahl der Empfänger von Kassenleistungen, die Einnahmen, Ausgaben und Vermögensbestände im Jahre 1906 gestaltet haben, ist in der Anlage 15 näher dargestellt.

Vgl. Anlage 15. S. 255 ff.

8. Unfallversicherung.

In den dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 (R.-G.-Bl. S. 335) unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung waren im Kalenderjahr 1906, mit Ausnahme der bei den Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern angenommenen Personen, durchschnittlich 292 947 unfallversicherungspflichtige Personen gegen 267 823 im Vorjahre beschäftigt.

2 404 Verletzungen und Tötungen machten im Jahre 1906 gegen 2 357 im Jahre 1905 die Festsetzung von Entschädigungen erforderlich. Unter Hinzurechnung der aus den Vorjahren übernommenen 19 064 Ersatzfälle waren im ganzen aus 21 468 Unfällen Entschädigungen zu zahlen.

Von den 2 404 (2 357)*) Unfällen im Jahre 1906 verursachten

812 (833) eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit,
1 015 (963) eine dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit,
177 (176) eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit,
400 (385) den Tod.

Die Zahl der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit ist in den letzten 10 Jahren wesentlich zurückgegangen und zwar seit dem Jahre 1897 von 10,40 % auf 7,36 %. Auf je 1 000 versicherte Personen betrug die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Jahre 1906 8,20 %, gegen 7,17 % im Jahre 1897. Die Jahresausgabe an Entschädigungen ist dem Vorjahre gegenüber von 5 929 243 ℳ auf 6 271 942 ℳ gestiegen. Die Steigerung erklärt sich daraus, daß der Zugang an entschädigungsberechtigten Personen den Abgang solcher noch wesentlich übersteigt. Durchschnittlich sind an Renten für Verletzte 272,09 ℳ (271,19 ℳ), für Witwen 164,01 ℳ (164,98 ℳ) und für Waisen 130,79 ℳ (126,00 ℳ) gezahlt worden.

Um die Unfallrentner beizeiten wieder an eine ihren Fähigkeiten entsprechende Arbeit zu gewöhnen, sind die Eisenbahndirektionen angewiesen worden, sie, sobald ihr Zustand es gestattet, wieder zu beschäftigen und solchen Unfallverletzten, bei denen das Heilverfahren noch nicht abgeschlossen und für die eine Unfallrente noch nicht festgesetzt ist, den vollen Lohn zu zahlen, auch wenn sie die volle Erwerbsfähigkeit noch nicht wiedererlangt haben.

9. Fürsorge für die Bediensteten während der Dienst- und Arbeitspausen.

Der Lage derjenigen Eisenbahnbediensteten, die genötigt sind, die Dienst- und Arbeitspausen außerhalb ihrer Familien zuzubringen, oder die während der Beschäftigung den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind, wird eine besondere Fürsorge zugewendet. Diese erstreckt sich zunächst auf die zweckmäßige und saubere Einrichtung und Unterhaltung der Übernachtungs- und Aufenthaltsräume für das Fahrpersonal, dessen Lagerstätten, Koch- und Badeeinrichtungen im Berichtsjahr an vielen Orten verbessert worden sind. Auch den auf den Bahnhöfen beschäftigten Bediensteten sind,

*) Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1905.

wo nötig, geeignete Räume überwiesen worden, in denen sie sich während der Ruhepausen aufhalten und ihre Mahlzeiten zurichten und einnehmen können. Ebenso wird den Streckenarbeitern, soweit nicht Bahnwärterbuden benutzt werden können, durch Herrichtung einfacher, den örtlichen Verhältnissen angepaßter Unterkunftsräume Schutz gegen die Unbilden der Witterung während der Arbeitspausen und Gelegenheit zur Erwärmung der Speisen geboten.

Es wird dauernd darauf geachtet, daß alle Aufenthaltsräume möglichst behaglich und freundlich ausgestattet und mit geeignetem Lesestoff sowie einer passenden Gelegenheit zum Ausruhen versehen sind. Auch wird für die Herstellung schattiger Sitzplätze im Freien und einfacher Gartenanlagen vor den Aufenhaltsräumen Sorge getragen, um dem Personal bei günstiger Witterung den Aufenthalt in frischer Luft zu ermöglichen. Für eine angemessene Bedienung sorgt ein Bedienungspersonal, bei dessen Auswahl auf Reinlichkeit und Willigkeit gesehen wird.

Als eine Aufgabe von besonderer Wichtigkeit betrachtet die Eisenbahnverwaltung, daß den Bediensteten, die durch den Dienst verhindert sind, das Mittagessen in ihrer Häuslichkeit einzunehmen, und die auch nicht in der Lage sind, solches von Hause mitzunehmen oder sich durch Angehörige zutragen zu lassen, Gelegenheit verschafft wird, ein kräftiges warmes Mittagessen zu einem ihren wirtschaftlichen Verhältnissen angemessenen Preise einzunehmen. In den Werkstätten und auf größern Bahnhöfen sind zu diesem Zwecke Kantinen verwaltungsseitig errichtet worden, in denen gegen mäßigen Preis unter Aufsicht der Verwaltung Speisen und Getränke — unter Ausschluß von Branntwein — verabfolgt werden. Soweit die Einrichtung besonderer Kantinen nicht angezeigt ist, sind die Bahnwirte verpflichtet worden, für die Bediensteten ein einfaches kräftiges Mittagessen zu angemessenem Preise bereit zu halten. Damit den Bediensteten, deren Arbeitsstätten oder Aufenthaltsräume sich in großer Entfernung von den Bahnwirtschaften befinden, nicht ein zu großer Teil der Ruhezeit durch den Gang nach und von der Bahnwirtschaft verloren geht, und sie nicht veranlaßt werden, die Räume der Bahnwirtschaft zu betreten, wird auch Fürsorge getroffen, daß die aus den Bahnwirtschaften entnommenen Speisen an den Aufenthaltsstätten eingenommen werden können. Daneben ist in weitestgehendem Maße dafür Sorge getragen, daß Bedienstete, die es vorziehen, sich ihr Essen selbst zuzubereiten oder das von Hause mitgebrachte Essen aufzuwärmen, überall hierzu Gelegenheit finden. Zu diesem Zwecke sind nicht nur die Aufenthalts- und Übernachtungsräume mit geeigneten Kocheinrichtungen ausgestattet, sondern es sind in gleicher Weise auch die Packwagen der Züge in der Regel mit Gaskochern, vereinzelt auch noch mit Spirituskochern ausgerüstet. Neuerdings sind auch auf den Lokomotiven Versuche zur Anbringung zweckdienlicher Wärmevorrichtungen gemacht worden.

Daneben sind Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen, denjenigen Bediensteten, die in nicht zu großer Entfernung von ihrem Stationsorte beschäftigt sind, das in der Häuslichkeit zubereitete Essen mit den Zügen zuzuführen.

Bei der Diensteinteilung wird darauf Rücksicht genommen, daß den Bediensteten bestimmte ausreichende Pausen für das Einnehmen der Hauptmahlzeit verbleiben.

Eine weitere wichtige Aufgabe erblickt die Eisenbahnverwaltung darin, den Bediensteten während des Dienstes zur Erwärmung oder Erfrischung alkoholfreie Getränke — Kaffee, Selterswasser usw. — zu möglichst billigem Preise zu liefern. Zu diesem Zwecke sind in größerm Umfange für Werkstätten und größere Bahnhöfe Kaffeemaschinen und Apparate zur Herstellung von Selterswasser beschafft worden. In gleicher Weise werden auf vielen Stationen Kraftbrühe, Kakao, Tee hergestellt und zu mäßigen Preisen verabreicht. Auch ist der Verbrauch an frischer Milch in der Zunahme begriffen. Der Betrieb wird teils von der Verwaltung, teils unter ihrer Aufsicht von Arbeitergenossenschaften geführt, die den sich hieraus ergebenden geringen Gewinn zu Unterstützungszwecken verwenden. Diese Einrichtungen haben sich sehr gut bewährt und wesentlich zur Bekämpfung des Alkoholgenusses beigetragen. Auch sind die Bahnwirte verpflichtet worden, geeignete alkoholfreie Getränke vorrätig zu halten und zu billigen Preisen an die Bediensteten abzugeben. Damit auch bei Anlässen, die außerordentliche Anforderungen stellen, die Leistungsfähigkeit der Bediensteten sichergestellt ist, werden den Lokomotiv- und Zugbegleitmannschaften bei großer Kälte oder bei ungewöhnlicher Ausdehnung der Fahrzeit, dem Rangierpersonal bei andauernd nasser kalter Witterung, ferner den bei der Wiederherstellung unfahrbarer Strecken beschäftigten Arbeitern stärkende Speisen und Getränke für Rechnung der Verwaltung verabfolgt.

10. Fürsorge für die Bediensteten außerhalb des Dienstes. Familienfürsorge.

An kleinen Orten, an denen zahlreiches Personal der Eisenbahnverwaltung stationiert ist, bereitet die Fürsorge für erkrankte Bedienstete und erkrankte Familienangehörige der Bediensteten vielfach Schwierigkeiten, weil nach Lage der Verhältnisse die Fürsorge in der Familie oft nicht gewährt werden kann und es im übrigen an geeigneten Krankenhäusern mangelt, in denen die Erkrankten untergebracht werden

könnten. An solchen Orten unterstützt die Verwaltung in entgegenkommender Weise alle Einrichtungen, die zur Förderung der Krankenfürsorge geschaffen werden, sei es, daß es sich um den Bau von Krankenhäusern oder um Beschaffung von Hauspflege handelt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob diese Einrichtungen lediglich von Eisenbahnbediensteten oder unter Mitbeteiligung anderer Kreise ins Leben gerufen werden. Insbesondere werden auch die Frauenvereine unterstützt, die den von Krankheit heimgesuchten Familien Krankenpflege, Unterstützung bei den häuslichen Verrichtungen, Versorgung mit Wäsche und ähnliche Hilfen angedeihen lassen.

In gleicher Weise fördert die Verwaltung auch an diesen Orten die für die Kleinkinderfürsorge geschaffenen Einrichtungen, indem sie den Kleinkinderschulen, Kindergärten, Waldschulen und ähnlichen Veranstaltungen Beihilfen zu den Einrichtungs- und Unterhaltungskosten zuwendet. Hierbei wird darauf geachtet, daß den Eisenbahnbediensteten aller Konfessionen gleichmäßig Hilfe gewährt wird. Soweit an einem Orte Veranstaltungen verschiedener Konfessionen bestehen, werden sie möglichst gleichmäßig behandelt und die Beihilfen nach Verhältnis der den einzelnen Konfessionen angehörenden Eisenbahnbediensteten bemessen. Im Berichtsjahre sind für die erwähnte Kranken- und Kleinkinderfürsorge 71 510 *M* gegen 49 671 *M* im Vorjahr ausgegeben worden.

Aus diesen Mitteln sind Beihilfen an insgesamt 229 Vereine, Anstalten usw. geleistet worden, die Kranken- und Kleinkinderfürsorge in den Familien der Eisenbahnbediensteten ausgeübt haben. Von diesen 229 Vereinen haben 211 eine Beihilfe bis zum Betrage von 500 *M*, 14 Vereine eine solche von über 500 *M* bis 1000 *M* und 4 Vereine eine solche von mehr als 1000 *M* erhalten. Soweit von den Vereinen über ihre Tätigkeit zugunsten der Eisenbahnbediensteten Aufzeichnungen geführt worden sind, ist allein in rd. 19 900 Krankheitsfällen Fürsorge geleistet worden, bestehend in Tag- und Nachtwachen, in Wöchnerinnenunterstützung, in Führung des Haushaltes bei Erkrankung der Ehefrau, in Vorhalten von Gegenständen der Krankenpflege usw. Gegen 3 600 Kindern von Eisenbahnbediensteten wurde Kleinkinderfürsorge zuteil, von denen ein großer Teil entweder unentgeltlich oder gegen ermäßigtes Schulgeld in Kleinkinderschulen Aufnahme fand. In mehreren Fällen wurden Kinder zu ihrer Kräftigung und Erholung in Sol- und Seebäder geschickt.

An einigen Orten, an denen die Verwaltung für ihre Bediensteten in größerm Umfang und zusammenhängend Wohnhäuser (Kolonien) errichtet hat oder an denen sich Anstalten von Vereinen usw. nicht befinden, hat sie selbst auf ihre Kosten Einrichtungen für die Kleinkinderfürsorge geschaffen. So sind eigene Kleinkinderschulen in Borsigwerk, Peiskretscham und Ruhnow, und für die Kolonie der Werkstättenarbeiter in Leinhausen ein eigener Kindergarten errichtet worden.

Um die Eisenbahnvereine und die daneben bestehenden besondern Beamten- und Arbeitervereine unterstützen zu können, die sich das Ziel gesetzt haben, in gesunder Lage Erholungs- und Genesungsheime zu errichten, in denen Eisenbahnbedienstete gegen mäßiges Entgelt Aufnahme finden können, wurden der Verwaltung zum ersten Male durch den Etat von 1904 50 000 *M* zur Verfügung gestellt. Auch im Berichtsjahre sind für diese Zwecke 50 000 *M* an Beihilfen gewährt worden.

Diese Beihilfen sind weder zu verzinsen noch zurückzuzahlen. Für den Fall jedoch, daß ein Genesungsheim innerhalb der nächsten 30 Jahre nach Auszahlung der Beihilfe den Eigentümer wechselt oder Zwecken dienstbar gemacht wird, die mit dem Wesen eines Genesungsheims nicht vereinbar sind, ferner für den Fall, daß die bei Bewilligung der Beihilfe vereinbarten besondern Bedingungen von dem Vereine nicht erfüllt werden, kann die sofortige Rückzahlung der Beihilfe (ohne Zinsen) verlangt werden. Zur Sicherung dieses Rückforderungsrechtes der Staatseisenbahnverwaltung ist eine Sicherheitshypothek in Höhe der gezahlten Beihilfe in das Grundbuch einzutragen.

Durch solche Beihilfen haben bis jetzt das Erholungs- und Genesungsheim der Lokomotivführer in Münden (Hann.), das Heim der Dienststellenvorsteher in Ost-Dievenow und die Eisenbahnheime auf der Insel Borkum und in Ilsenburg (Harz) eine tatkräftige Förderung erfahren.

11. Tuberkulosefürsorge.

Wenngleich die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, wie unter dem Abschnitt „7. Arbeiterpensionskasse" bereits ausgeführt, sich in größerm Umfang an der Bekämpfung der Tuberkulose beteiligt und einem großen Teile der lungenkranken Bediensteten durch Aufnahme in ihren beiden Heilstätten ein ständiges Heilverfahren zuteil werden läßt, so bleiben doch noch viele Fälle übrig, in denen eine fürsorgliche Tätigkeit der Verwaltung auf diesem Gebiete geboten und geeignet erscheint, die auf die systematische Bekämpfung der Tuberkulose gerichteten Bestrebungen zu unterstützen. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die unheilbar erkrankten Bediensteten, die in eine Heilstätte nicht mehr aufgenommen werden, und um die erkrankten Angehörigen von Bediensteten.

Um zunächst Kenntnis von den Erkrankungen an Tuberkulose zu erhalten, ist von den Bahn- und Bahnkassenärzten jeder Erkrankungsfall, der nach ihrer Ansicht die Ergreifung besonderer Maßnahmen erfordert, sofern die Erkrankten oder deren Angehörige damit einverstanden sind, zur Kenntnis der zuständigen Eisenbahndirektion zu bringen. Auf Grund dieser Anzeige werden an der Hand eines bestimmten Fragebogens über die Krankheit, die Familien- und häuslichen Verhältnisse des Kranken usw. Ermittlungen angestellt und von dem behandelnden Arzte Vorschläge über die vom ärztlichen Standpunkt erforderlich scheinenden Fürsorgemaßregeln eingeholt. In erster Linie soll dafür gesorgt werden, daß die Kranken über das Verhalten belehrt werden, das sie bei Behandlung des Auswurfes, im Verkehr mit der Umgebung, in der Behandlung der gebrauchten Gegenstände (Kleidungsstücke, Wäsche usw.) zu beachten haben. Soweit geboten, sollen ihnen Spuckflaschen, Thermometer, Lysoform verwaltungsseitig beschafft und die zur Verbesserung der Ernährung erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Auch soll auf die Gestellung von Pflegepersonal und Aushilfe in der Wirtschaftsbesorgung, auf letztere insbesondere dann Bedacht genommen werden, wenn die Hausfrau erkrankt ist. Besondere Aufmerksamkeit soll aber den Wohnungen und ihrer Einrichtung zugewendet werden, da anerkanntermaßen schlechte Wohnungsverhältnisse die Entwicklung und Weiterverbreitung der Tuberkulose außerordentlich begünstigen. Hierbei soll in erster Linie dafür gesorgt werden, daß die Erkrankten, wenn irgend möglich, gesondert von andern Personen, stets aber in einem besondern Bett schlafen, besonderes Eß- und Trinkgeschirr benutzen und eigene Waschgelegenheit erhalten. Bei der anerkannten Bedeutung einer ausgiebigen Wohnungsdesinfektion sind die Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, Desinfektionsapparate zu beschaffen und das zu ihrer Bedienung erforderliche Personal ausbilden zu lassen. Daneben kommt in geeigneten Fällen die Unterbringung der Erkrankten in Heilstätten, Seehospizen, Walderholungsstätten usw. in Frage, während bei den unheilbaren Kranken auf eine geeignete Absonderung oder Aufnahme in eine Pflegeanstalt Bedacht zu nehmen ist. Auch soll die rechtzeitige Versetzung lungenkranker Bediensteten in klimatisch günstige Stationsorte herbeigeführt werden.

Soweit die Desinfektoren von dem Chefarzt der Lungenheilstätte der Arbeiterpensionskasse „Stadtwald", Dr. Röpke, ausgebildet sind, hat sich der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten damit einverstanden erklärt, daß die Wohnungsdesinfektion, die von einem dieser Desinfektoren nach Todesfällen an Tuberkulose unter den Eisenbahnbediensteten in der Wohnung mit Formaldehyd-Desinfektionsapparaten bewirkt wird, als ausreichend im Sinne des § 19 des Gesetzes, betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten, vom 13. Juni 1900 (R.-G.-Bl. S. 306 ff.), des § 8 des Gesetzes, betr. die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten, vom 28. August 1905 (G.-S. S. 373) und der allgemeinen Ausführungsbestimmungen vom 15. September 1906 (M.-Bl. f. d. Med.-Angel. S. 371) anzusehen ist.

In der kurzen Zeit vom 1. Oktober 1906 sind schon bei 453 Beamten und 559 Arbeitern oder ihren Angehörigen die zur Bekämpfung der Tuberkulose getroffenen Anordnungen zur Anwendung gekommen. In 413 Fällen ist Unterbringung in Lungenheilstätten, Walderholungsstätten, Seehospizen usw. erfolgt, in 432 Fällen sind die zur Besserung der Ernährung erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt worden, in 35 Fällen ist auf Verbesserung der Wohnungsverhältnisse, Absonderung der Kranken, Beschaffung eigener Betten und eigenen Eß- und Trinkgeschirres für die Kranken Bedacht genommen, in 37 Fällen Beschaffung von Spuckflaschen usw. bewirkt worden. Auch ist in mehreren Fällen Krankenpflege und Aushilfe in der Wirtschaftsführung geleistet worden. In mehr als 200 Fällen sind Wohnungen desinfiziert worden. Die insgesamt für die Durchführung der Tuberkulosefürsorge aufgewendeten Kosten beliefen sich auf rd. 73 700 *M*, von denen rd. 48 800 *M* auf Beamten-, rd. 24 900 *M* auf Arbeiterfamilien entfallen.

12. Förderung der Bienenzucht.

Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen worden, bei Bepflanzungen der Böschungen und Trennstücke nicht nur auf die Förderung der Obstbaumzucht und auf den Schutz der einheimischen Vögel, sondern auch auf die Förderung der Bienenzucht Bedacht zu nehmen und das Interesse der Bediensteten für Bienenzucht durch Belehrung, Verbreitung geeigneter Schriften wachzurufen. Sie sind ferner ermächtigt worden, die Bediensteten in der Anschaffung von Bienen zu unterstützen und ihnen den Besuch von Lehrkursen und Ausstellungen durch Gewährung von Urlaub — den Arbeitern unter Fortgewährung des Lohnes — zu erleichtern.

Dieser Anregung ist im Berichtsjahr bereits in weiterm Umfang entsprochen worden. Mit Aufwendung von rd. 7 500 *M* sind 130 Bediensteten bei Anschaffung von Bienen Unterstützungen gewährt, während gegen 300 Bediensteten der Besuch von Lehrkursen und Ausstellungen erleichtert wurde. Durch diese Maßnahmen ist das Interesse der Bediensteten für Bienenzucht geweckt und gesteigert worden. Am Schlusse des Berichtsjahrs betrieben über 2 000 Bedienstete Bienenzucht.

13. Eisenbahnvereine.

Zur Belebung und Kräftigung des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit der Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung als Glieder eines großen staatlichen Verwaltungskörpers und zur Pflege guter, auf Vertrauen beruhender Beziehungen zwischen den Organen der Verwaltung und den Bediensteten sind seit dem Jahre 1897 an verschiedenen größern Orten Eisenbahnvereine ins Leben gerufen, die den Beamten und Arbeitern aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung offenstehen. An der Leitung dieser Vereine beteiligen sich neben höhern Beamten der Eisenbahndirektionen und Inspektionen mittlere und untere Beamte und Arbeiter. Die Vereine bezwecken zum Besten ihrer Mitglieder: Pflege der Geselligkeit, Unterhaltung und Fortbildung durch Einrichtung von Lesezimmern und Büchereien, Erteilung unentgeltlichen Rates in Rechts- und Wirtschaftsfragen durch Beiräte, sowie Verbesserung der wirtschaftlichen Lage durch Gründung von Wohlfahrtseinrichtungen, Spar- und Darlehnskassen, Vermittlung von Lebensversicherungen und ähnliches.

Aus den Eisenbahnvereinen sind bereits an mehreren Orten Eisenbahnfrauenvereine hervorgegangen, deren wichtigste Aufgabe die Wöchnerinnen- und Krankenunterstützung in den Familien bedürftiger Mitglieder bildet.

Nachdem der Eisenbahnverein in Münster ein Erholungs- und Genesungsheim auf der Insel Borkum in Form einer Genossenschaft m. b. H. unter dem Namen „Eisenbahnheim Borkum" errichtet hat, hat im Berichtsjahre der Verband der Eisenbahnvereine im Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg ein in freundlicher Lage unmittelbar an den waldigen Abhängen des Nordharzes gelegenes Erholungsheim in Ilsenburg eröffnet. Die Eisenbahnheime, in denen Eisenbahnbedienstete mit ihren Angehörigen gegen mäßige Pensionspreise Aufnahme finden, erfreuen sich großer Beliebtheit und zahlreichen Besuchs, wie sich aus der Tatsache ergibt, daß sich bereits eine Erweiterung beider Eisenbahnheime als notwendig erwiesen hat.

Seit 1897 sind nach und nach 675 Eisenbahnvereine mit rd. 377 000 Mitgliedern gegründet worden. Im Berichtsjahr allein hat sich die Zahl der Vereine von 637 auf 675 und die Zahl der Mitglieder von 350 800 auf 377 000 erhöht.

Die Vereine haben einen

„Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen"

gebildet, der die Aufgaben hat, die Zusammengehörigkeit der Eisenbahnvereine zu pflegen und die gemeinsamen Zwecke dieser Vereine zu fördern, insbesondere auch durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen, deren Bedeutung über die Kräfte der einzelnen Vereine hinausgeht und die Zusammenfassung der Gesamtheit oder Mehrheit der Eisenbahnvereine erfordert. Zu diesen Aufgaben gehört in erster Reihe die Errichtung von Hilfskassen zur Ergänzung der Pensionsbezüge, der Alters- und Invalidenrenten, der Krankengelder, der Witwen- und Waisenbezüge sowie zur Gewährung von Beihilfen in Sterbefällen.

Als erste dieser Einrichtungen ist von dem Verbande

eine Eisenbahn-Verbandskrankenkasse

am 1. Oktober 1904 errichtet worden, bei der die krankenversicherungspflichtigen Mitglieder der Eisenbahnvereine sich zu dem von den Betriebskrankenkassen zu zahlenden Krankengelde einen Zuschuß in der Höhe versichern können, daß sie während der Krankheit einen Ausfall am Verdienste nicht erleiden. Mit dieser Versicherung ist gleichzeitig die Versicherung eines Sterbegeldes verbunden. Für je 25 ₰ tägliches oder 1,75 ℳ wöchentliches Krankengeld nebst 15 ℳ Sterbegeld ist ein Beitrag von wöchentlich 5 ₰ zu entrichten. Als niedrigste Versicherung ist ein tägliches Krankengeld von 50 ₰ nebst 30 ℳ Sterbegeld, als höchste Versicherung ein tägliches Krankengeld von 2,50 ℳ nebst 150 ℳ Sterbegeld zugelassen. Während des ersten Jahres nach der Eröffnung der Kasse konnten Mitglieder mit einem Lebensalter bis zu 70 Jahren aufgenommen werden, während später die Aufzunehmenden das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben durften. Zum Ausgleiche der Belastung, die der Kasse durch den Beitritt von Mitgliedern mit einem Lebensalter von mehr als 40 Jahren erwächst und die durch die Beiträge nicht gedeckt wird, ist der Kasse durch den Etat für 1904 ein einmaliger Staatszuschuß von 3 Millionen Mark gewährt worden.

Neben der Krankengeldversicherung gewährt die Kasse auch die Versicherung freier Arznei für Beamte und ihre Angehörigen. Die Versicherung freier Arznei ist insbesondere für die Beamten von Wert, die für ihre Person und ihre Angehörigen bereits freie bahnärztliche Behandlung durch die Bahnärzte genießen. Mit beiden Versicherungen ist gleichzeitig die Versicherung eines Sterbegeldes von 150 ℳ verbunden.

Von der Versicherung des Krankengeldzuschusses ist in weitem Umfange Gebrauch gemacht worden.

Die Zahl der Mitglieder des Tarifs I (Krankengeldversicherung) hat sich innerhalb des Rechnungs-(Kalender-)jahrs 1906 von 173 348 auf 183 087 Mitglieder erhöht. Sie betrug durchschnittlich 177 178 gegen 148 290 im Vorjahre.

Von den am Jahresschluß vorhandenen 183 087 Mitgliedern hatten bei Errichtung der Kasse 47 713 bereits das 40. Lebensjahr überschritten. Sie bilden die Gruppe der Mitglieder, für die der vorerwähnte einmalige Zuschuß der Eisenbahnverwaltung bereits mit rd. 300 000 M in Anspruch genommen worden ist.

Von den am Jahresschluß vorhandenen 183 087 Mitgliedern hatten versichert:

ein Krankengeld von	0,50 M	und ein Sterbegeld von	30 M	=	25 405	Mitglieder
„ „ „	0,75	„ „ „ „ „	45 „	=	36 141	„
„ „ „	1,00	„ „ „ „ „	60 „	=	65 418	„
„ „ „	1,25	„ „ „ „ „	75 „	=	23 920	„
„ „ „	1,50	„ „ „ „ „	90 „	=	21 990	„
„ „ „	1,75	„ „ „ „ „	105 „	=	5 043	„
„ „ „	2,00	„ „ „ „ „	120 „	=	3 839	„
„ „ „	2,25	„ „ „ „ „	135 „	=	641	„
„ „ „	2,50	„ „ „ „ „	150 „	=	690	„ .

An Erkrankungsfällen wurden 66 539 = 37,55 % (48,01 % im Vorjahr) von je 100 der im Durchschnitt vorhanden gewesenen Mitgliedern gezählt. Die Zahl der Krankheitstage belief sich auf 1 617 831. Hiervon entfallen auf ein Mitglied 9,13, auf einen Erkrankungsfall 24,31 Tage. Die Zahl der Sterbefälle belief sich auf 1066.

Die Einnahmen betrugen 1 952 911 M, die Ausgaben 1 970 152 M. An Krankengeld wurden 1 859 619 M, an Sterbegeld 74 487 M gezahlt.

Am Tarif II (Arzneiversicherung) waren am Anfange des Rechnungsjahrs 17 902, am Ende desselben 20 679 Mitglieder beteiligt. Von den letztern waren 6 576 mittlere Beamte, 14 020 untere Beamte, 29 Pensionäre und 54 Witwen, die die Versicherung ihrer Ehemänner fortgesetzt hatten.

Die Einnahmen dieser Abteilung betrugen 264 699 M, die Ausgaben 221 474 M. Für Arznei und Heilmittel wurden 207 315 M, an Sterbegeldern 12 435 M ausgegeben. Das Vermögen des Tarifs II hat sich von 77 688 M auf 97 067 M erhöht.

Außer durch den einmaligen Zuschuß unterstützt die Eisenbahnverwaltung die Kasse dauernd dadurch, daß sie die Buch- und Kassenführung unentgeltlich besorgt.

Als zweite Einrichtung des Verbandes auf dem Gebiete der Versicherung seiner Mitglieder gegen Krankheit und Dienstunfähigkeit ist

das Übereinkommen mit der Hinterbliebenen- und Pensionsversicherungsanstalt des Verbandes deutscher Beamtenvereine zu Berlin

zu erwähnen, das am 1. Januar 1906 in Kraft getreten ist.

Nach diesem Übereinkommen gewährt die Hinterbliebenen- und Pensionsversicherungsanstalt den Mitgliedern der Eisenbahnvereine auf die tarifmäßigen Beiträge für die Dauer ihrer Mitgliedschaft eine Ermäßigung. Die Mitglieder der Eisenbahnvereine finden hierdurch Gelegenheit zur Versicherung von Hinterbliebenenpensionen für die Ehefrauen und Töchter, zur Versicherung von Sterbegeld und von laufenden Renten. Für die Versicherungen selbst sind die Satzungen der Versicherungsanstalt und deren Versicherungsordnung maßgebend.

Die Eisenbahnverwaltung unterstützt ihrerseits dies Übereinkommen durch Gewährung einiger Geschäftserleichterungen.

Eine weitere Einrichtung des Allgemeinen Verbandes ist

die Verbandskasse und der Revisionsverband der Spar- und Darlehnskassen des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine (G. m. b. H.).

Diese Einrichtung bezweckt, die von den einzelnen Eisenbahnvereinen errichteten Spar- und Darlehnskassen, die sich für die untern Beamten und Arbeiter zur Förderung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse als segensreich erwiesen haben, zu einer Genossenschaft zusammenzuschließen und sie auf eine breitere wirtschaftliche Grundlage zu stellen, eine einheitliche Geschäftsgebarung der einzelnen Kassen herbeizuführen, einen Geldausgleich unter den einzelnen Kassen zu ermöglichen und die Gründung weiterer Spar- und Darlehnskassen mit Rat und erforderlichenfalls mit Geldmitteln zu fördern.

Der Verband hat sich neben diesen Aufgaben noch weitgehende wirtschaftliche Ziele, z. B. Gewährung von Baudarlehnen an Arbeiter, gesteckt. Zur leichtern Durchführung aller dieser Aufgaben ist der Verband mit der Preußischen Zentral-Genossenschaftskasse in Berlin in Geschäftsverbindung getreten.

14. Eisenbahn-Töchterhort.

Als ein weiteres Zeichen für das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den Beamten und Arbeitern ist auch die Stiftung „Eisenbahn-Töchterhort" anzusehen, die im Jahre 1902 mit einem aus freiwilligen Beiträgen der Beamten und Arbeiter der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen aufgebrachten Stiftungskapital von über 100 000 ℳ errichtet worden ist. Die Stiftung bezweckt, unverheirateten Töchtern verstorbener Beamten und Arbeiter im Falle der Bedürftigkeit und Würdigkeit Beihilfen, insbesondere zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit, zu gewähren. Der Stiftung sind im Geschäftsjahre 1906 an laufenden und einmaligen Beiträgen sowie an besondern Zuwendungen und Zinsen rd. 107 305 ℳ zugeflossen. Ihr Vermögen betrug am Schlusse des Jahres 1906 rd. 366 300 ℳ. Im Jahre 1906 wurden in 405 Fällen rd. 32 000 ℳ als Unterstützungen gezahlt; 193 Fälle mit rd. 11 733 ℳ betrafen Töchter von Unterbeamten und Arbeitern aller Dienstzweige. In 32 Fällen war die Zuwendung zum Ankaufe von Nähmaschinen, in 126 Fällen zur Ausbildung für eine Erwerbstätigkeit, in 97 Fällen zur Unterstützung in Krankheitsfällen, in 57 Fällen zur Beseitigung einer vorhandenen Notlage, in 32 Fällen zur Ausrüstung mit Wäsche und Kleidung behufs Eintrittes in eine Anstalt oder Stellung, in 33 Fällen zur Unterstützung erwerbsunfähiger oder nur beschränkt erwerbsfähiger Personen und endlich in 28 Fällen zur Förderung der Erwerbstätigkeit, Aufnahme in Anstalten und als Beihilfe zur Erziehung bestimmt. Nach § 5 der Satzungen der Stiftung muß zu Bewilligungen für Töchter von Unterbeamten und Arbeitern mindestens ein Betrag verwendet werden, der dem zur Verwendung kommenden Zinsenanteile des von Unterbeamten und Arbeitern aufgebrachten Teilbetrags des Stiftungsvermögens und der nicht dem Stiftungskapital zufließenden spätern Spenden aus den Kreisen dieses Personals entspricht.

Der Töchterhort fördert auch durch Gewährung von Beihilfen die Entsendung kränklicher Mädchen in Kurorte und Erholungsstätten, um einem frühzeitigen Eintritte der Arbeitsunfähigkeit vorzubeugen. Im Jahre 1906 sind für diesen Zweck rd. 17 987 ℳ zugunsten von 398 Mädchen — davon rd. 15 234 ℳ für 338 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern — aufgewendet worden.

Mehrere junge Mädchen, die sich dem Lehrerinnenberufe widmen wollen, haben teils in dem dem Vaterländischen Frauenvereine zu Schleswig unterstellten Marthahause und in dem dortigen Lehrerinnen-Seminar, teils in dem Institut der Englischen Fräulein St. Mariä zu Mainz unter besonders günstigen Bedingungen Aufnahme gefunden. Schul- und Pensionsgeld zahlt die Stiftung. Diese Einrichtung soll im Falle ihrer Bewährung demnächst noch weiter ausgedehnt werden.

Auch beabsichtigt die Verwaltung der Stiftung, dem in den Statuten niedergelegten Gedanken der Errichtung von Versorgungshäusern durch Gründung eines eigenen Töchterheims demnächst näher zu treten. Zur Verwirklichung dieser Absicht ist der Stiftung ein Allerhöchstes Gnadengeschenk von 40 000 ℳ aus Mitteln des preußischen Etats und von 5 000 ℳ aus Mitteln des Reichsetats bewilligt und außerdem eine Beihilfe von 1 000 ℳ seitens der Großherzoglich Hessischen Regierung überwiesen worden. Der Rest der im ganzen auf 230 000 ℳ veranschlagten Anlagekosten soll durch Sammlungen aufgebracht werden.

Laufende Beihilfen bezieht die Stiftung aus Staatsmitteln nicht; es ist ihr indessen in Anbetracht ihrer fürsorglichen Zweckbestimmung, namentlich für hinterbliebene Töchter unterer Bediensteten, die unentgeltliche Beförderung des Schriftwechsels und die Abführung der Geldsammlungen an die Stiftungskasse durch die Eisenbahnkassen gestattet worden.

15. Versicherung gegen Brandschaden.

Die größere Brandgefahr, der die an den Bahnstrecken und in Orten mit mangelhaften Löscheinrichtungen wohnenden zahlreichen untern Eisenbahnbediensteten ausgesetzt sind, die Umständlichkeit des Vertragsabschlusses und der Prämienzahlung, sowie die meist geringen Versicherungswerte erschwerten diesen Bediensteten die Versicherung ihres Hausgeräts gegen Brandschaden bei den bestehenden Versicherungsunternehmungen derart, daß die große Mehrzahl unversichert blieb. Sie wurden daher in Brandfällen wirtschaftlich oft schwer geschädigt, ohne daß es den Dienstbehörden immer möglich gewesen wäre, aus den beschränkten Unterstützungsfonds wirksam zu helfen.

Um diesem Übelstande durch Schaffung einer billigen und bequemen Versicherungsgelegenheit abzuhelfen, wurde der Brandversicherungs-Verein preußischer Staatseisenbahnbeamten am 1. Januar 1890 ins Leben gerufen.

Der Verein beruht auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit; er wird von dem Verwaltungsrat, dem Hauptausschuß, den Bezirksausschüssen, deren Bereich in der

Regel den Bezirk einer Eisenbahndirektion umfaßt, und den Vertrauensmännern, im ganzen von etwa 6 200 Vereinsmitgliedern, ehrenamtlich verwaltet. Gefahrenklassen bestehen nicht, der Beitrag ist für alle Mitglieder gleichmäßig auf 40 ₰ für je 1 000 ℳ der versicherten Summe festgesetzt.

Aufnahmefähig sind die etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Beamten sowie die ständigen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen. Am Ende des letzten Vereinsjahrs — Kalenderjahrs 1906 — zählte der Verein 214 369 Mitglieder, von denen etwa die Hälfte Unterbeamte, Hilfsbedienstete und ständige Arbeiter sind. Der Jahresbeitrag bezifferte sich auf rd. 316 700 ℳ, und die gezahlten Brandentschädigungen in 2 430 Fällen auf 256 500 ℳ. Das Vereinsvermögen betrug am Jahresende rd. 1 290 700 ℳ. In der Zeit von 1890 bis einschließlich 1906 hat der Verein an Brandentschädigungen gezahlt:

rd. 1 459 400 ℳ an Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeier,
„ 715 400 „ an mittlere und höhere Beamte.

Aus Staatsmitteln wird der Verein nicht unterstützt. Da er sich jedoch als eine nützliche Wohlfahrtseinrichtung, namentlich für die untern Bediensteten, erwiesen hat, so ist die der Eisenbahnverwaltung keine Kosten verursachende Einbehaltung der Mitgliederbeiträge bei der Zahlung des Diensteinkommens durch die Eisenbahnkassen sowie die unentgeltliche Beförderung des Schriftwechsels mit den Eisenbahnzügen verwaltungsseitig gestattet worden.

Um die Tatsache, daß dem Verein außer preußischen auch hessische Staatseisenbahnbeamte sowie Reichseisenbahnbeamte angehören, auch äußerlich zum Ausdruck zu bringen, führt er vom 6. Juli 1904 ab die Firma „Brandversicherungs-Verein deutscher Eisenbahnbediensteten auf Gegenseitigkeit in Berlin“

IX. Bezirkseisenbahnräte und Landeseisenbahnrat.

a. Bezirkseisenbahnräte.

Die Mitglieder des Bezirkseisenbahnrats in Altona, deren Mandate mit Ende 1905 erloschen waren, sind für die Jahre 1906 bis 1908 neu gewählt.

Die neun Bezirkseisenbahnräte sind zu ordentlichen und, soweit es erforderlich war, auch zu außerordentlichen Sitzungen zusammenberufen worden.

b. Landeseisenbahnrat.

Der Landeseisenbahnrat ist im Jahre 1906 zweimal, am 12. und 13. Juni und am 6. Dezember, zusammengetreten. Beiden Sitzungen ist eine Beratung des Ausschusses vorausgegangen.

Den Landeseisenbahnrat hat über die dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats für 1907 beigefügte Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, über einen Antrag auf Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, über die bedingungsweise Beförderung stark staubender Güter, über Anträge auf Änderungen der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs sowie auf Einführung von Ausnahmetarifen für verschiedene Güter beraten.

Eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der Verhandlungen des Landeseisenbahnrats ist dem Landtage unterm 4. Januar 1907 vorgelegt worden.

X. Betriebsergebnisse der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.

Die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn verbindet den Kriegshafen Wilhelmshaven mit der Oldenburgischen Staatsbahn und führt von Wilhelmshaven über Sande und Varel nach Oldenburg. Ihre Länge beträgt 52,38 km, davon sind 7,37 km zweigleisig.

Den Betrieb und die Verwaltung der Bahn führt zufolge des Staatsvertrags vom 16. Februar 1864 (Gesetz-Samml. 1865 S. 301 ff.) die Großherzoglich Oldenburgische Regierung auf ihre alleinigen Kosten. Preußen erhält von der gesamten Roheinnahme der Bahn 50 % dessen, was über 18 000 ℳ bis zu 60 000 ℳ, und 60 % dessen, was über 60 000 ℳ für eine preußische Meile (gleich 7,532 km) aufkommt.

Für jedes Betriebsjahr, in dem die Roheinnahme weniger als 30 000 ℳ für die preußische Meile beträgt, steht der Oldenburgischen Regierung das Recht zu, statt die erwähnten Bestimmungen in Anwendung zu bringen, von der Preußischen Regierung — gegen Überlassung der ganzen Roheinnahme — bis auf die Höhe von 24 000 ℳ für jede Meile Bahnlänge die Erstattung aller Kosten zu beanspruchen, die der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn erfordert haben.

Das verwendete Anlagekapital betrug Ende 1906 sowie im Jahresdurchschnitt 7 765 159 *M* und für 1 km Bahnlänge 148 247 *M*

Der Anteil Preußens an der Roheinnahme für 1906 bezifferte sich — bei Hinzurechnung der Pachtbeträge für Mitbenutzung von Bahnanlagen durch andere Bahnen (1 380 + 210 + 330 *M*) mit 1 920 *M* — auf 998 061 *M* oder 12,85 % des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals gegen 951 500 *M* oder 12,35 % im Vorjahre. Es sind sonach 46 561 *M* oder 4,89 % mehr eingenommen und zwar infolge Zunahme des Verkehrs.

An Ausgaben hatte Preußen für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie für unvorhergesehene Ausgaben (rd. 133 *M*) den Betrag von 192 548 *M* oder 19,29 % der Einnahme gegen 49 285 *M* oder 5,18 % im Vorjahr aufzuwenden.

Bei Gegenüberstellung dieser Einnahmen und Ausgaben, die in der Rechnung über die Kapitel 18 und 30 des Etats der Eisenbahnverwaltung nachgewiesen werden, ergibt sich ein Einnahme-Überschuß von 805 513 *M* gegen 902 215 *M* im Jahre 1905.

Der Reinertrag ist demnach um 96 702 *M* oder 10,72 % gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Das im Jahresdurchschnitt verwendete Anlagekapital wurde im Jahre 1906 zu 10,37 %, im Jahre 1905 zu 11,71 % verzinst.

Anlagen.

Längen und

Lfde Nr	Direktionsbezirk	Bahnlänge: Ende März 1906 [1] km	Bahnlänge 1906: Zugang [2] km	Bahnlänge 1906: Abgang [2] km	Bahnlänge: Ende März 1907 [3] km	Von der Bahnlänge (Sp. 6) sind: Hauptbahnen [3] [4] km	Nebenbahnen [3] [4] km	eingleisig [3] [4] km	zweigleisig [3] [4] km	dreigleisig [3] [4] km	vier- und mehrgleisig [3] [4] km	Anlage Ende März 1907: im ganzen [5] ℳ	auf 1 km Bahnlänge (Sp. 6) ℳ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Altona	1 879,11	8,17	3,60	1 883,68	1 263,05	620,62	1 330,79	543,93	—	8,96		
2	Berlin	578,71	13,56	4,11	582,89	517,61	65,28	131,48	356,88	3,33	91,20		
3	Breslau	2 086,90 [1]	39,65	—	2 126,04	1 302,63	823,98	1 430,06	686,10	—	10,42		
4	Bromberg	1 834,68 [1]	—	2,90	1 831,72	826,79	1 004,93	1 304,21	527,51	—	—		
5	Cassel	1 707,02 [1]	20,72	0,01	1 727,70	1 221,34	506,36	645,07	1 079,00	3,63	—		
6	Cöln	1 499,32 [1]	—	—	1 499,32	990,69	508,63	826,09	662,42	—	10,81		
7	Danzig	2 283,87	90,88	—	2 374,15	976,60	1 397,55	1 694,38	664,77	—	15,00		
8	Elberfeld	1 238,45 [1]	15,99	—	1 254,44	714,46	539,98	612,03	636,71	5,70	—		
9	Erfurt	1 646,00	46,73	0,34	1 692,45	961,98	730,47	1 313,29	379,06	—	—		
10	Essen a. Ruhr	1 085,20 [1]	1,74	0,03	1 086,91	1 027,91	59,00	458,19	601,67	17,51	9,54 *)		
11	Frankfurt a. Main	1 619,73	113,63	5,26	1 728,10	938,93	789,17	1 113,81	614,29	—	—		
	davon:												
	preußisches Eigentum	*1 214,26*	*91,89*	*5,26*	*1 300,89*	*763,11*	*537,78*	*686,60*	*614,29*	—	—		
	hessisches Eigentum	*405,47*	*21,74*	—	*427,21*	*175,82*	*251,39*	*427,21*	—	—	—		
12	Halle a. Saale	1 960,30 [1]	17,14	4,20	1 973,44	1 554,78	418,66	1 092,19	881,25	—	—		
13	Hannover	1 960,59	32,69	0,07	1 993,21	1 313,44	679,77	1 044,54	948,67	—	—		
14	Kattowitz	1 353,73	1,62	1,62	1 353,73	946,33	407,40	810,99	534,74	—	8,00		
15	Königsberg i. Preußen	2 399,54	29,27	—	2 428,81	823,85	1 604,96	1 961,17	467,64	—	—		
16	Magdeburg	1 741,33	4,20	20,03	1 725,50	1 278,22	447,28	676,85	1 041,20	—	7,45		
17	Mainz	1 084,90 [1]	20,17	14,40	1 090,67	868,29	222,38	469,25	617,07	3,45	—		
	davon:												
	preußisches Eigentum	*227,57* [1]	*20,17*	*14,39*	*233,35*	*218,94*	*14,41*	*19,58*	*210,59*	*3,18*	—		
	hessisches Eigentum	*818,65*	—	*0,01*	*818,64*	*610,67*	*207,97*	*449,67*	*368,70*	*0,27*	—		
	badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—	—	*38,68*	—	—		
18	Münster i. Westfalen	1 408,12 [1]	37,06	1,43	1 443,75	884,78	558,97	1 034,00	409,75	—	—		
19	Posen	2 057,77 [1]	117,33	0,36	2 174,74	1 387,84	786,90	1 310,22	864,52	—	—		
20	St. Johann-Saarbrücken	1 039,80	13,84	—	1 053,64	544,26	509,38	538,16	504,25	11,23	—		
21	Stettin	2 032,56	43,86	—	2 076,42	1 055,19	1 021,23	1 715,38	361,04	—	—		
22	**Summe 1 bis 21**	34 492,33	668,25	58,75	35 101,86	21 398,97	13 702,91	21 512,28	13 383,37	44,85	161,38 *)	9 471 004 210	269 815
	davon:												
	preußisches Eigentum	*33 229,58*	*646,51*	*58,74*	*33 817,35*	*20 573,80*	*13 243,55*	*20 635,40*	*12 975,99*	*44,58*	*161,38* *)	*9 146 068 359*	*270 455*
	hessisches Eigentum	*1 224,12*	*21,74*	*0,01*	*1 245,85*	*786,49*	*459,36*	*876,68*	*368,70*	*0,27*	—	*315 592 540*	*253 315*
	badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	*38,68*	—	—	*38,68*	—	—	*9 343 311*	*241 551*
23	**Schmalspurbahnen:**												
a.	Erfurt [10] (preußisch)	92,00	—	16,15	75,85	—	75,85	75,85	—	—	—	1 325 827	17 478
b.	Kattowitz [11] (preußisch)	165,20	—	—	165,20	—	165,20	161,20	4,00	—	—	15 702 778	95 053
	zusammen (23)	257,20	—	16,15	241,05	—	241,05	237,05	4,00	—	—	17 028 100	70 641
24	**Im ganzen 22 + 23**	34 749,53	668,25	74,90	35 342,93	21 398,97	13 943,96	21 749,33	13 387,37	44,85	161,38	9 488 032 810	268 456
25	**Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr [12]**												
a.	vollspurige	281,44	29,79	96,14	215,09	—	215,09	215,09	—	—	—	12 211 187	56 772
	davon:												
	preußisches Eigentum	*276,74*	*29,79*	*93,32*	*213,21*	—	*213,21*	*213,21*	—	—	—	*12 156 187*	*57 015*
	hessisches Eigentum	*3,21*	—	*1,33*	*1,88*	—	*1,88*	*1,88*	—	—	—	*55 000*	*29 255*
	badisches Eigentum	*1,49*	—	*1,49*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b.	schmalspurige (preußisch)	88,51	—	88,51	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	zusammen (25)	369,95	29,79	184,65	215,09	—	215,09	215,09	—	—	—	12 211 187	56 772
26	**Im ganzen 24 + 25**	35 119,53	698,01	259,55	35 558,02	21 398,97	14 159,05	21 964,42	13 387,37	44,85	161,38	9 500 243 497	267 176
27	Wilhelmshaven—Oldenburg [13] (vollspurig)	52,38	—	—	52,38	52,38	—	45,01	7,37	—	—	7 765 159	148 247

*) 5,00 km sind fünfgleisig.

Anlagekapital.

15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
kapital	Von der Bahnlänge (Sp. 6) sind verpachtet 9)	Bahnen fremder Verwaltungen sind		Betriebslänge								
				Ende März 1906			Ende März 1907			1906 im Durchschnitt		
im Durchschnitt für 1906 5)		gepachtet 7)	in Mitbetrieb genommen 7)	im ganzen 8)	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr	im ganzen Sp. 6+17+18 − Sp. 16 8)	für den Personenverkehr 9)	für den Güterverkehr 9)	im ganzen 8)	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr
M	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
	1,03	19,02	—	1 887,62	1 851,63	1 887,62	1 901,07	1 863,61	1 885,09	1 890,41	1 855,34	1 885,09
	—	7,49	—	581,20	511,31	507,17	590,35	520,63	491,00	589,85	519,09	491,14
	44,57	4,41	—	2 044,61	2 008,06	2 044,61	2 086,45	2 045,74	2 086,15	2 067,33	2 026,62	2 067,33
	—	—	—	1 861,66	1 853,64	1 861,66	1 831,72	1 823,70	1 831,72	1 828,89	1 820,87	1 828,89
	—	—	—	1 763,14	1 745,90	1 750,03	1 727,70	1 708,59	1 714,74	1 718,53	1 699,42	1 705,57
	1,15	10,37	—	1 495,71	1 432,98	1 490,18	1 508,54	1 445,81	1 508,01	1 501,97	1 439,84	1 496,44
	—	—	—	2 283,97	2 258,47	2 283,27	2 374,15	2 349,35	2 374,15	2 328,34	2 303,54	2 328,34
	—	—	—	1 182,33	1 119,77	1 182,33	1 254,44	1 190,98	1 254,44	1 243,04	1 180,31	1 243,04
	1,60	8,07	—	1 652,53	1 651,03	1 652,59	1 698,92	1 697,49	1 698,92	1 682,12	1 680,62	1 682,19
	15,79	6,79	—	1 076,54	876,79	1 076,54	1 077,98	870,94	1 077,98	1 077,47	871,30	1 077,47
	—	45,96	—	1 665,69	1 631,80	1 648,91	1 774,08	1 736,86	1 757,18	1 747,25	1 708,74	1 728,40
	—	*45,96*	—	*1 260,22*	*1 232,55*	*1 243,34*	*1 346,85*	*1 315,86*	*1 329,97*	*1 320,04*	*1 288,58*	*1 301,19*
	—	—	—	*405,47*	*399,25*	*405,47*	*427,21*	*420,99*	*427,21*	*427,21*	*419,56*	*427,21*
	2,10	11,81	0,80	1 973,86	1 929,49	1 955,07	1 983,96	1 926,14	1 965,88	1 983,99	1 926,55	1 964,78
	—	6,67	—	1 967,26	1 951,79	1 967,26	1 999,88	1 975,97	1 991,21	1 992,52	1 969,30	1 984,59
	—	9,46	2,39	1 365,57	1 270,42	1 359,81	1 365,57	1 270,82	1 359,91	1 365,57	1 270,82	1 359,91
	—	—	—	2 399,54	2 394,54	2 399,54	2 428,81	2 423,91	2 428,81	2 423,92	2 418,99	2 423,92
	—	—	—	1 741,33	1 683,30	1 731,87	1 725,50	1 680,94	1 715,91	1 725,50	1 680,91	1 715,91
	—	—	—	1 085,01	1 054,97	1 085,01	1 090,67	1 051,05	1 083,64	1 088,09	1 052,87	1 084,98
	—	—	—	*227,68*	*217,30*	*227,68*	*233,35*	*214,09*	*226,32*	*230,74*	*215,91*	*226,96*
	—	—	—	*818,65*	*798,29*	*818,65*	*818,54*	*798,28*	*818,64*	*818,64*	*798,28*	*818,64*
	—	—	—	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*
	—	6,81	—	1 414,76	1 398,33	1 414,79	1 450,66	1 435,02	1 450,66	1 432,23	1 416,21	1 432,23
	—	—	—	2 030,79	2 025,03	2 024,12	2 174,74	2 168,09	2 168,07	2 126,74	2 120,98	2 119,33
	—	5,67	—	1 045,47	1 018,78	1 045,47	1 059,31	1 031,67	1 059,31	1 050,86	1 023,22	1 050,86
	—	—	—	2 034,91	2 014,94	2 034,21	2 076,42	2 056,09	2 076,42	2 047,39	2 024,79	2 047,39
9 308 575 640	67,07	143,49	3,19	34 552,09	33 678,08	34 401,17	35 181,49	34 274,04	34 973,10	34 910,65	34 010,05	34 715,05
8 986 497 659	*67,07*	*143,49*	*3,19*	*33 289,29*	*32 441,86*	*33 138,37*	*33 896,96*	*33 016,09*	*33 688,57*	*33 626,12*	*32 753,23*	*33 430,32*
312 856 751	—	—	—	*1 224,12*	*1 197,54*	*1 224,12*	*1 245,85*	*1 219,27*	*1 245,85*	*1 245,85*	*1 218,14*	*1 245,85*
9 221 230	—	—	—	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*	*38,68*
1 477 177	—	—	—	92,00	92,00	92,00	75,85	75,85	75,85	84,54	84,54	84,54
15 523 369	—	—	—	165,20	—	165,20	165,20	6,00	165,20	165,20	3,46	165,20
17 000 546	—	—	—	257,20	92,00	257,20	241,05	81,85	241,05	249,74	87,99	249,74
9 325 576 186	67,07	143,49	3,19	34 809,29	33 770,08	34 658,37	35 422,54	34 355,89	35 214,15	35 160,39	34 098,04	34 964,79
12 247 704												
12 192 704												
55 000												
—												
—												
12 247 704												
9 337 823 890												
7 765 159												

Wegen der Erläuterungen und Ergänzungen dieser Anlage, die durch die Ziffern 1 bis 13 in Bezug genommen sind, vgl. die folgende Seite und die dort angegebenen weitern Hinweise.

Zur Anlage 1.

1. **Zu Sp. 3 Nr 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 17, 18 und 19.** Worin die Abweichungen gegen das Vorjahr ihren Grund haben, s. S. 13.
2. **Zu Sp. 4, 5.** Welches die einzelnen zu- und abgegangenen Strecken sind, s. S. 1 ff.
3. **Zu Sp. 6 bis 12 Nr 1 bis 22.** Welches die einzelnen Strecken in jedem Direktionsbezirke sind, s. S. 138 bis 161.
4. **Zu Sp. 7 bis 12 Nr 1 bis 22.** Wieviel Kilometer ein- oder mehrgleisiger Strecken in jedem Direktionsbezirk auf Haupt- und auf Nebenbahnen entfallen, s. S. 163.
5. **Zu Sp. 13 und 15 Nr 22.** In den Beträgen des Anlagekapitals am Ende und im Durchschnitt des Jahres, 9 471 004 210 ℳ und 9 308 575 640 ℳ, ist das Anlagekapital der verpachteten Strecken (Sp. 16) mit 18 179 794 ℳ und 17 884 626 ℳ, dagegen nicht das der gepachteten Strecken (Sp. 17) mitenthalten. Das letztere betrug 103 475 031 ℳ und 93 879 609 ℳ.
6. **Zu Sp. 16 Nr 1 bis 21.** Welches die einzelnen verpachteten Strecken sind, s. S. 164.
7. **Zu Sp. 17, 18 Nr 1 bis 21.** Dgl. die einzelnen gepachteten oder in Mitbetrieb genommenen Strecken, s. S. 164 ff.
8. **Zu Sp. 19, 22, 25 Nr 1 bis 21.** Wieviel Kilometer von der Betriebslänge jedes Direktionsbezirkes auf Haupt- und auf Nebenbahnen entfallen, s. S. 166.
9. **Zu Sp. 23, 24 Nr 1 bis 21.** Welche einzelnen Strecken nur dem Personen- oder nur dem Güterverkehre dienten, s. S. 166 bis 169.
10. **Zu Nr 23a.** Welche Strecken zu den Schmalspurbahnen im Direktionsbezirk Erfurt gehören, s. S. 148.
11. **Zu Nr 23b.** Welche Strecken zu den Schmalspurbahnen im Direktionsbezirk Kattowitz gehören, s. S. 155.
12. **Zu Nr 25.** Wie sich die Längen der Bahnen ohne öffentlichen Verkehr auf die einzelnen Direktionsbezirke verteilen, s. S. 162.
13. **Zu Nr 27.** Die Verhältnisse der Bahn Wilhelmshaven—Oldenburg s. S. 133 f.

Verteilung der einzelnen Strecken auf die Direktionsbezirke.

Zu Seite 136 Sp. 6 bis 12, lfd. Nr 1 bis 21. Die vollspurigen preußischen, hessischen*) und badischen*) Staatseisenbahnen für öffentlichen Verkehr verteilen sich, getrennt nach Haupt- und Nebenbahnen sowie nach ein- und mehrgleisigen Strecken, auf die einzelnen Direktionsbezirke, wie folgt:

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
1. Direktionsbezirk Altona.						
1 a. Nauen—Paulinenaue—Neustadt a. Dosse—Glöwen—Wittenberge—Ludwigslust—Hagenow Land—Büchen—Schwarzenbek—Tiefstack—Eigentumsgrenze bei km 285,14 vor dem Bhf Berliner Tor in Hamburg	249,77	—	—	249,77	—	—
b. Fortsetzung dieser Strecke (km 285,14—286,09) (ideeller Anteil Preußens)	0,32	—	—	0,32	—	—
c. km 286,09—Hamburg Hptbhf	0,60	—	—	0,60	—	—
d. Tiefstack—Rangierbhf Hamburg-Rothenburgsort—Hamburg, vormaliger Bhf Klostertor	4,35	—	—	4,35	—	—
e. Neustadt a. Dosse—Pritzwalk—Landesgrenze bei Meyenburg	—	63,84	63,84	—	—	—
f. Glöwen—Havelberg	—	9,24	9,24	—	—	—
2 a. Ideeller Anteil Preußens an der Bahnstrecke Lübeck—Hamburg zwischen dem Bhf Berliner Tor und dem Münzplatz in Hamburg	0,34	—	—	0,34	—	—
b. Fortsetzung dieser Strecke (km 63,24)—Hamburg Hptbhf	0,60	—	—	0,60	—	—
3 a. Ideeller Anteil Preußens an der Bahnstrecke Hamburg—Ohlsdorf zwischen dem Bhf Berliner Tor und dem Münzplatz in Hamburg	0,34	—	—	0,34	—	—
b. Fortsetzung dieser Strecke (km 0,60)—Hamburg Hptbhf	0,60	—	—	0,60	—	—
4. Wittenberge—Dömitz—Lüneburg	102,35	—	102,36	—	—	—
5 a. Hagenow Land—Hollenbek—Ratzeburg—Oldesloe	78,33	—	78,33	—	—	—
b. Hollenbek—Mölln (Lauenburg)	—	11,74	11,74	—	—	—
6 a. Büchen—Lauenburg (Elbe)—Echem—Lüneburg ausschließlich des Eigentumsanteils der Lübeck-Büchener Eisenbahn	29,25	—	29,25	—	—	—
b. Echem—Güterbhf Hohnstorf—Uferladestelle daselbst	—	4,23	4,23	—	—	—
7 a. Schwarzenbek—Oldesloe	36,27	—	36,27	—	—	—
b. Oldesloe—Neumünster	44,86	—	44,86	—	—	—
8. Verbindungsbahn Rangierbhf Hamburg-Rothenburgsort—Hamburg Hann. Bhf	2,65	—	—	2,65	—	—
9 a. Hamburg Hann. Bhf—Wilhelmsburg	5,62	—	—	—	—	5,62
b. Wilhelmsburg—Harburg Hptbhf	5,26	—	—	5,26	—	—
10 a. Harburg Hptbhf—Harburg U. E.—Stade—Cuxhaven	103,08	—	—	103,08	—	—
b. Hafenbahn bei Harburg	—	2,16	2,10	—	—	—
11. Verbindungsbahn Hamburg Hann. Bhf—vorm. Bhf Klostertor, ausschl. der 0,04 km langen Strecke über die Oberhafenbrücke	0,80	—	0,80	—	—	—
Seite....	665,99	90,01	382,77	368,81	—	5,62

---

*) Die hessischen und die badischen Staatsbahnstrecken in den Direktionsbezirken Frankfurt a. Main und Mainz sind durch Antiqua-Schrift und die zugehörigen Längenangaben durch *Cursiv*-Ziffern erkennbar gemacht; die badischen Strecken (im Bezirk Mainz) sind von den hessischen durch ein angefügtes † unterschieden.

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	665,99	90,01	382,77	368,51	—	5,62
12 a. Verbindungsbahn Hamburg Hptbhf—Altona:						
α. Teilstr. km 286,69 (Hamburg Hptbhf—287,05)	0,36	—	—	—	—	0,36
β. Teilstr. Landesgrenze—Altona Hptbhf	2,98	—	—	—	—	2,98
b. Abzweigung zwischen Altona Holstenstraße und Altona Hptbhf nach Rangierbhf Altona-Langenfelde	1,81	—	—	1,81	—	—
c. Hafenbahn in Altona	—	3,26	3,26	—	—	—
13 a. Altona Hptbhf—Bahrenfeld—Blankenese	8,90	—	—	8,90	—	—
b. Blankenese—Wedel	—	9,39	9,39	—	—	—
c. Abzweigung von Bahrenfeld nach Rangierbhf Altona-Langenfelde	3,15	—	3,15	—	—	—
14 a. Altona Hptbhf—Rangierbhf Altona-Langenfelde—Eidelstedt—Tornesch—Elmshorn—Wrist—Neumünster—Kiel	104,90	—	—	104,90	—	—
b. Wrist—Kellinghusen—Itzehoe	21,45	—	21,45	—	—	—
c. Hafenbahn in Kiel	—	2,00	2,00	—	—	—
d. " " Kellinghusen	—	0,50	0,50	—	—	—
15 a. Elmshorn—Glückstadt—Itzehoe—Wilster	43,96	—	43,96	—	—	—
b. Wilster—St. Margarethen	8,27	—	—	8,27	—	—
c. St. Margarethen—St. Michaelisdonn—Heide (Holst.)	35,93	—	35,93	—	—	—
d. Hafenbahn in Glückstadt	—	1,15	1,15	—	—	—
e. Abzweigung nach dem alten Bhf Itzehoe	—	0,90	0,90	—	—	—
f. St. Margarethen—Brunsbüttelkoog	—	6,84	6,84	—	—	—
g. St. Michaelisdonn—Marne	—	8,23	8,23	—	—	—
h. Marne—Kronprinzenkoog Mittel—Kronprinzenkoog Nord—Friedrichskoog III	—	12,77	12,77	—	—	—
i. Abzweigung Kronprinzenkoog Mittel—Kronprinzenkoog Süd	—	1,84	1,84	—	—	—
k. " Kronprinzenkoog Nord—Norderfleth	—	1,08	1,08	—	—	—
16 a. Heide (Holst.)—Weddingstedt—Husum A. Bhf—Lindholm—Tondern Marschbhf	91,16	—	91,16	—	—	—
b. Tondern Marschbhf—Bredebro—Reichsgrenze bei Ribe	—	41,02	41,02	—	—	—
c. Hafenbahn in Husum	—	1,04	1,04	—	—	—
d. Tondern Marschbhf—Hoyer Schleuse	—	13,32	13,32	—	—	—
e. Bredebro—Lügumkloster	—	9,18	9,18	—	—	—
17 a. Neumünster—Heide (Holst.)—Weddinghusen—Karolinenkoog—Eiderfähre	—	79,63	79,63	—	—	—
b. Weddinghusen—Büsum	—	20,67	20,67	—	—	—
18 a. Neumünster—Ascheberg—Malente-Gremsmühlen—Eutin	46,49	—	46,49	—	—	—
b. Eutin—Neustadt (Holst.)	—	15,60	15,60	—	—	—
c. Ascheberg—Kiel	26,70	—	26,70	—	—	—
d. Malente-Gremsmühlen—Lütjenburg	—	17,26	17,26	—	—	—
e. Abzweigung bei Eutin i. R. nach Lübeck	0,99	—	0,99	—	—	—
f. Hafenbahn in Neustadt (Holst.)	—	0,31	0,31	—	—	—
19. Kiel—Eckernförde—Flensburg Kieler Bhf	—	80,57	80,57	—	—	—
20. Kiel—Osterrönfeld	—	30,81	30,81	—	—	—
21 a. Neumünster—Osterrönfeld—Rendsburg	34,38	—	—	34,38	—	—
b. Rendsburg—Schleswig-Friedrichsberg—Jübek	35,54	—	35,54	—	—	—
c. Jübek—Tarp	12,51	—	—	12,51	—	—
d. Tarp—Nordschleswigsche Weiche—Pattburg—Tingleff—Rothenkrug—Woyens—Reichsgrenze bei Bamdrup	85,43	—	85,43	—	—	—
e. Verbindungsgleis und Hafenbahn in Rendsburg	—	0,70	0,70	—	—	—
f. Schleswig-Friedrichsberg—Schleswig Altstadt ausschl. (Schleibahn)	—	3,06	3,06	—	—	—
g. Nordschleswigsche Weiche—Lindholm	—	35,96	35,96	—	—	—
h. Nordschleswigsche Weiche—Flensburg Staatsbhf	4,59	—	—	4,59	—	—
i. Hafenbahn in Flensburg	—	2,26	2,26	—	—	—
k. Nördlicher Verbindungsbogen bei Flensburg	1,10	—	1,16	—	—	—
l. Pattburg—Törsbüll—Sonderburg	—	39,28	39,28	—	—	—
m. Tingleff—Törsbüll	—	16,65	16,65	—	—	—
n. Tingleff—Tondern Marschbhf	—	26,72	26,72	—	—	—
o. Rothenkrug—Apenrade	—	6,74	6,74	—	—	—
p. Hafenbahn in Apenrade	—	1,41	1,41	—	—	—
q. Woyens—Hadersleben i. Schleswig	—	11,88	11,88	—	—	—
22 a. Jübek—Husum A. Bhf	26,41	—	26,41	—	—	—
b. Abzweigung zwischen Friedrichstadt und Husum A. nach Tönning—Garding	—	27,12	27,12	—	—	—
c. Hafenbahn in Tönning	—	0,47	0,47	—	—	—
zusammen Altona (lfde Nr 1, Sp. 6 bis 10 und 12)....	1 263,06	620,63	1 330,79	543,93	—	8,96
(Sp. 1 und 2 zusammen)	1 883,68					
2. Direktionsbezirk Berlin.						
1 a. Die Berliner Stadtbahn	11,26	—	—	—	—	11,26
Ihre Anschlüsse an die Berliner Ringbahn:						
b. Schlesischer Bhf—Vsr—Stralau-Rummelsburg	2,03	—	—	2,03	—	—
c. Stralau-Rummelsburg—Sbu i. R. Frankfurter Allee	0,73	—	—	0,73	—	—
Seite....	14,02	—	—	2,76	—	11,26

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	14,02	—	—	2,76	—	11,26
(1) d. Stralau-Rummelsburg—Sib i. R. Treptow	0,74	—	—	0,74	—	—
e. Charlottenburg—Halensee	1,63	—	—	1,63	—	—
f. Charlottenburg—Westend	3,03	—	—	3,03	—	—
Ihre Anschlüsse an Vorort- und Fernbahnen:						
g. (Schlesischer Bhf) Vsr—Friedrichsfelde Ost	4,51	—	—	4,51	—	—
h. Charlottenburg—Westend—Lehrter Bahn (Vlr) (km 11,26—14,36 u. km 15,22—15,88)	3,69	—	—	3,69	—	—
i. Charlottenburg—Ruhleben i. R. Spandau	6,33	—	—	6,33	—	—
k. Charlottenburg—Grunewald, Ferngleise	3,10	—	—	3,10	—	—
l. Charlottenburg—Grunewald, Stadtbahngleise	3,22	—	—	3,22	—	—
2 a. Die Berliner Ringbahn:						
α. Westend—Moabit—Gesundbrunnen—Schönhauser Allee-Landsberger Allee—Frankfurter Allee—Sbu—Sib—Treptow—Vga—Vgb—Rixdorf—Tempelhof—Vdp—Vp—Wilmersdorf-Friedenau—Halensee	34,25	—	—	—	—	34,25
β. Halensee—Westend	2,72	—	—	2,79	—	—
Die Anschlüsse der Berliner Ringbahn:						
b. Moabit—Hamburger und Lehrter Zollbhf	3,60	—	3,60	—	—	—
c. Gesundbrunnen—Stettiner Bhf	2,28	—	2,28	—	—	—
d. Gesundbrunnen—Berlin Nordbhf	1,61	—	1,61	—	—	—
e. Gesundbrunnen—Vns (Anschlußweiche)	1,14	—	—	1,14	—	—
f. Schönhauser Allee—Vns—Rangierbhf Pankow—Pankow-Heinersdorf	4,93	—	—	4,93	—	—
g. Frankfurter Allee (Sbd)—Gab—Rangierbhf Rummelsburg	2,75	—	—	2,75	—	—
h. Sbu—Gab—Lichtenberg-Friedrichsfelde	2,24	—	—	2,94	—	—
i. Vga—Vtw (äußerer Anschluß Treptow—Niederschöneweide-Johannisthal)	0,86	—	—	0,86	—	—
k. Vgb—Vrf (Anschluß Rixdorf—Görlitzer Bhf)	0,65	—	0,65	—	—	—
l. Rixdorf—Baumschulenweg	3,13	—	3,13	—	—	—
m. Tempelhof (Ringbahn)—Anhalter Bhf (Güteranschluß über Dresdener Bahn)	4,18	—	4,18	—	—	—
n. Tempelhof (Ringbahn)—Tempelhof Rangierbhf	2,30	—	2,36	—	—	—
o. Vdp—Anhalter Bhf	1,17	—	1,17	—	—	—
p. Vdp—Rangierbhf Tempelhof (südöstlicher Anschluß)	1,30	—	1,30	—	—	—
q. Vdp (Abzw.-W.)—Schöneberg—Potsdamer Bhf (Ringbahn)	3,24	—	—	3,24	—	—
r. Vdp—Betriebsstat. Schöneberg	0,84	—	0,84	—	—	—
s. Vp—Schöneberg	1,07	—	—	1,07	—	—
t. Halensee—Grunewald	2,16	—	—	2,10	—	—
u. Westend—Grunewald	3,92	—	—	3,92	—	—
3. Berlin Schlesischer Bhf—Fürstenwalde:						
a. Berlin Schlesischer Bhf—Rangierbhf Rummelsburg—Erkner	24,18	—	—	—	—	24,18
b. Erkner—Fürstenwalde	23,01	—	—	23,01	—	—
c. Schlesischer Güterbhf—Rangierbhf Rummelsburg	3,75	—	3,75	—	—	—
4 a. Berlin Görlitzer Bhf—Baumschulenweg—Niederschöneweide-Johannisthal—Adlershof-Alt-Glienicke—Königs-Wusterhausen	27,67	—	—	27,67	—	—
b. Niederschöneweide-Johannisthal—Spindlersfeld	—	3,97	3,97	—	—	—
c. (Berlin, Ringbahn) Vga — Baumschulenweg — Niederschöneweide-Johannisthal—Adlershof-Alt-Glienicke	8,70	—	—	8,70	—	—
5 a. Berlin Anhalter Bhf—Gr.-Lichterfelde Süd	11,67	—	—	11,67	—	—
b. Berlin Anhalter Güterbhf—Rangierbhf Tempelhof	3,88	—	—	3,88	—	—
c. Berlin Anhalter Bhf (km 3,15)—Mariendorf—Zossen	29,26	—	—	29,26	—	—
d. Gütergleis Rangierbhf Tempelhof—Mariendorf	1,01	—	1,01	—	—	—
6 a. Vorortbahn Berlin Potsdamer Bhf (Ringbahn)—Zga—Gr.-Lichterfelde Ost	9,32	—	—	9,32	—	—
b. Zga—Mariendorf	1,65	—	—	1,65	—	—
7 a. Berlin Potsdamer Bhf—Werder (Havel):						
α. Berlin Potsdamer Bhf—Zehlendorf	12,06	—	—	—	—	12,06
β. Zehlendorf—Neubabelsberg	9,80	—	—	9,80	—	—
γ. Neubabelsberg—Potsdam	4,26	—	—	—	—	4,26
δ. Potsdam—Wildpark—Werder (Havel)	9,88	—	—	9,88	—	—
b. Zehlendorf—Wannsee—Neubabelsberg (Wannseebahn)	11,36	—	—	11,36	—	—
c. Berlin Potsdamer Güterbhf—Betriebsstat. Schöneberg—Güterbhf Steglitz	4,79	—	4,79	—	—	—
8. Grunewald—Wannsee	9,66	—	—	9,66	—	—
9 a. Berlin Lehrter Hptbhf—Moabit—Ruhleben—Spandau—Nauen	35,54	—	—	35,54	—	—
b. Berlin Hamburger und Lehrter Güterbhf—Moabit—Vlr—Spandau—Wustermark	30,06	—	—	30,06	—	—
10 a. Berlin Stettiner Bhf—Gesundbrunnen—Sga (km 1,16)	2,97	—	—	2,97	—	—
b. Sga (km 1,16)—Schönholz (Reinickendorf)—Reinickendorf-Rosenthal	4,34	—	—	—	—	4,34
c. Reinickendorf-Rosenthal—Oranienburg	21,61	—	—	21,91	—	—
d. Berlin Nordbhf—Vnp—Schönholz (Reinickendorf)	3,88	—	3,88	—	—	—
e. Vnp—Rangierbhf Pankow	2,08	—	2,08	—	—	—
f. Schönholz (Reinickendorf)—Tga (km 5,37)	—	1,47	—	—	1,47	—
g. Tga (km 5,37)—Tegel	—	5,60	—	5,60	—	—
Seite....	427,76	11,04	40,83	306,14	1,47	90,35

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	427,75	11,04	40,83	306,14	1,47	90,35
(10) b. Tegel—Kremmen	—	26,27	26,27	—	—	—
11 a. Berlin Stettiner Bhf—Gesundbrunnen—Sga	3,00	—	—	3,00	—	—
b. Sga—Nga	0,85	—	—	—	—	0,85
c. Nga—Pankow-Heinersdorf—Bernau	19,13	—	—	19,13	—	—
12 a. Berlin Ostbhf—Strausberg:						
α. Berlin Ostbhf—km 0,90	0,90	—	—	0,90	—	—
β. Berlin Ostbhf (km 0,90)—Friedrichsfelde Ost	5,13	—	5,13	—	—	—
γ. Friedrichsfelde Ost—Kaulsdorf—Hoppegarten	10,59	—	—	10,59	—	—
δ. Hoppegarten—Neuenhagen	1,86	—	—	—	1,86	—
ε. Neuenhagen—Fredersdorf—Strausberg	9,30	—	—	9,30	—	—
b. Berlin (Schw.)—Lichtenberg-Friedrichsfelde—Werneuchen	—	27,97	27,97	—	—	—
c. Rangierbhf Rummelsburg—Kaulsdorf	7,82	—	—	7,82	—	—
13. Wildpark—Wustermark—Nauen	31,28	—	31,28	—	—	—
zusammen Berlin (lfde Nr 2, Sp. 6 bis 12)....	517,61	65,28	131,18	356,83	3,33	91,20
	582,89					
3. Direktionsbezirk Breslau.						
1. Breslau Hptbhf—Brockau—Brieg	41,57	—	—	41,57	—	—
2 a. Brieg—Deutsch-Leippe—Grottkau—Neisse	47,12	—	47,12	—	—	—
b. Grottkau—Prieborn—Glambach—Strehlen	—	33,84	33,84	—	—	—
c. Glambach—Wansen	—	5,74	5,74	—	—	—
3 a. Breslau Hptbhf—Strehlen—Camenz (Schles.)—Glatz	93,16	—	93,16	—	—	—
b. Glatz—Nieder-Rengersdorf	6,90	—	—	6,90	—	—
c. Nieder-Rengersdorf—Mittelwalde—Reichsgrenze	35,67	—	35,67	—	—	—
d. Strehlen—Heidersdorf—Gnadenfrei	—	35,24	35,24	—	—	—
e. Glatz—Reinerz—Kudowa-Sackisch—Schlaney	—	42,41	42,41	—	—	—
f. Glatz—Seitenberg (Biele)	—	24,36	24,36	—	—	—
4 a. Breslau Hptbhf—Kobierwitz—Schweidnitz-Niederstadt—Schweidnitz-Oberstadt	—	60,10	60,10	—	—	—
b. Koberwitz—Heidersdorf	—	21,11	21,11	—	—	—
5. Neisse—Deutsch-Wette	11,85	—	—	11,85	—	—
6 a. Deutsch-Wette—Ziegenhals—Reichsgrenze bei Hennersdorf	—	17,17	17,17	—	—	—
b. Deutsch-Wette—Groß-Kunzendorf	—	12,72	12,72	—	—	—
7 a. Neisse—Ottmachau—Camenz (Schles.)	38,02	—	38,02	—	—	—
b. Ottmachau—Heinersdorf (Oberschl.)—Reichsgrenze bei Barzdorf	—	13,92	13,92	—	—	—
8 a. Camenz (Schles.)—Gnadenfrei—Reichenbach (Schles.)—Croischwitz—Schweidnitz-Oberstadt—Königszelt	59,75	—	59,75	—	—	—
b. Reichenbach (Schles.)—Ober-Langenbielau	—	6,14	6,11	—	—	—
c. Schweidnitz-Niederstadt—Croischwitz—Charlottenbrunn	—	24,15	24,15	—	—	—
9 a. Breslau Freibg. Bhf—Königszelt—Nieder-Salzbrunn	65,90	—	—	65,90	—	—
b. Breslau Freibg. Bhf—Mochbern	1,12	—	1,12	—	—	—
10 a. Nieder-Salzbrunn—Fellhammer—Reichsgrenze bei Halbstadt	32,55	—	32,55	—	—	—
b. Verbindung bei Fellhammer	0,09	—	0,09	—	—	—
11 a. Breslau Odertorbhf—Schottwitz—Hundsfeld—Öls	26,87	—	—	26,87	—	—
b. Schottwitz—Rosenthal	—	5,00	5,00	—	—	—
c. Hundsfeld—Trebnitz	—	19,73	19,73	—	—	—
d. Öls—Kempen (Pos.)—Wilhelmsbrück	—	55,34	55,34	—	—	—
12 a. Breslau Hptbhf—Pöpelwitz	5,08	—	5,08	—	—	—
b. Pöpelwitz—Obernigk	20,84	—	—	20,84	—	—
c. Pöpelwitzer Weiche—Pöpelwitz Umschlagstelle	1,14	—	1,14	—	—	—
d. Pöpelwitz—Mochbern	1,19	—	—	1,19	—	—
13 a. Verbindungsbahn Breslau Hptbhf—Mochbern	4,14	—	4,14	—	—	—
b. Verbindungsbahn Breslau Hptbhf—Breslau-Freiburger Bahn	0,86	—	0,85	—	—	—
14. Breslauer Güterzugumgehungsbahn:						
a. Brockau—km 10,12	10,12	—	—	—	—	10,12
b. Anschluß nach Pöpelwitz	2,64	—	—	2,64	—	—
c. " " Mochbern	1,92	—	—	1,92	—	—
d. Anschluß Brockau—i. R. Mittelwalde	2,25	—	2,25	—	—	—
e. " " —i. R. Schweidnitz-Oberstadt	—	1,25	1,25	—	—	—
15 a. Breslau Odertorbhf—Viehweidenweiche—Mochbern	3,93	—	—	3,93	—	—
b. Viehweidenweiche—Breslau Märk. Bhf	2,59	—	2,59	—	—	—
c. Viehweidenweiche—Pöpelwitz	0,61	—	—	0,61	—	—
16 a. Breslau Frbg. Bhf—Schmiedefeld—Steinau (Oder)—Raudten—Glogau	95,99	—	95,99	—	—	—
b. Schmiedefeld—Mochbern	2,89	—	2,89	—	—	—
17 a. Sommerfeld—Gassen—Benau—Sagan—Reisicht—Arnsdorf—Liegnitz—Maltsch—Mochbern—Breslau Märk. Bhf	170,53	—	—	170,53	—	—
b. Sagan—Hansdorf	11,07	—	11,07	—	—	—
c. Siegersdorf—Neuhammer (Queis)—Sagan	—	44,10	44,10	—	—	—
d. Liegnitz—Raudten	38,64	—	38,64	—	—	—
e. Liegnitz—Goldberg (Schles.)—Hermsdorf Bad—Merzdorf	—	60,98	60,98	—	—	—
Seite....	838,49	483,60	956,92	354,75	—	10,12

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	838,49	483,60	956,92	354,76	—	10,42
(17) f. Goldberg (Schles.)—Haynau—Reisicht	—	29,31	29,31	—	—	—
g. Hafenbahn bei Maltsch (Oder)	—	2,63	2,63	—	—	—
18 a. Gassen — Sorau — Hansdorf — Rauscha — Kohlfurt — Siegersdorf—Haynau—Arnsdorf b. Liegnitz	123,28	—	—	123,28	—	—
b. Sorau—Benau	—	12,71	12,71	—	—	—
c. Kohlfurt—Moys b. Görlitz—Görlitz—Landesgrenze	43,27	—	—	43,27	—	—
d. Kohlfurt—Lauban	21,70	—	21,70	—	—	—
e. Siegersdorf—Löwenberg (Schles.)	—	27,74	27,74	—	—	—
19. Görlitz—Nikrisch—Eigentumsgrenze	9,98	—	9,96	—	—	—
20. Görlitz—km 205,20 Richtuug Cottbus	2,72	—	2,72	—	—	—
21. Nikrisch—Seidenberg—Reichsgrenze	9,52	—	9,58	—	—	—
22 a. Moys b. Görlitz—Lichtenau (Schles.)	17,39	—	17,39	—	—	—
b. Lichtenau (Schles.)—Lauban	6,26	—	—	6,26	—	—
23 a. Lauban — Greiffenberg (Schles.) — Hirschberg (Schlef). — Merzdorf—Ruhbank—Gottesberg—Fellhammer Personenbhf—Dittersbach	98,86	—	—	98,86	—	—
b. Lauban—Marklissa	—	10,80	10,80	—	—	—
c. Greiffenberg (Schles.)—Friedeberg (Queis)—Reichsgrenze	—	14,62	14,62	—	—	—
d. Greiffenberg (Schles.)—Löwenberg (Schles.)—Hermsdorf Bad	—	47,27	47,27	—	—	—
e. Hirschberg (Schles.)—Grünthal (Böhm.)	—	48,93	48,93	—	—	—
f. Hirschberg (Schles.)—Schmiedeberg (Riesengeb.)—Landeshut (Schles.)	—	40,00	40,00	—	—	—
g. Hirschberg (Schles.)—Boberröhrsdorf	—	7,34	7,34	—	—	—
h. Ruhbank—Landeshut (Schles.)—Liebau—Reichsgrenze	18,73	—	18,73	—	—	—
i. Fellhammer—Gottesberg	1,70	—	1,70	—	—	—
24. Dittersbach—Altwasser	9,00	—	—	9,00	—	—
25 a. Altwasser—Nieder-Salzbrunn	3,88	—	—	3,88	—	—
b. Altwasser—Glückhilfgrube	—	4,71	4,71	—	—	—
26 a. Dittersbach—Charlottenbrunn—Mittelsteine—Glatz	51,00	—	51,00	—	—	—
b. Mittelsteine—Reichsgrenze bei Ottendorf	—	7,63	7,63	—	—	—
27 a. Königszelt—Striegau—Jauer—Liegnitz	46,81	—	—	46,81	—	—
b. Striegau—Maltsch	—	36,28	36,28	—	—	—
c. Striegau—Rohnstock—Merzdorf (Einmündung)	—	36,05	36,00	—	—	—
d. Jauer—Rohnstock	—	14,36	14,36	—	—	—
zusammen Breslau (lfde Nr 3, Sp. 6 bis 10 und 12)....	1 302,63	823,98	1 430,09	686,10	—	10,42
	2 126,61					
4. Direktionsbezirk Bromberg.						
1 a. Strausberg—Werbig—Cüstrin-Kietz—Cüstrin-Neustadt Hptbhf—Landsberg (Warthe)—Kreuz—Schneidemühl	217,88	—	—	217,88	—	—
b. Anschlußgleis von Cüstrin-Neustadt Hptbhf nach der Warthe	—	1,30	1,30	—	—	—
c. Landsberg (Warthe)—Landsberg (Warthe)-Brückenvorstadt	—	0,93	0,93	—	—	—
2. Cüstrin-Kietz—Grube Vaterland	26,07	—	26,07	—	—	—
3 a. Pyritz—Glasow—Soldin—Cüstrin-Neustadt Hptbhf	—	73,37	78,37	—	—	—
b. Glasow—Arnswalde	—	46,86	46,86	—	—	—
4 a. (Posen) Blockstelle Aps—Rokietnice—Wronke—Dratzigmühle	75,05	—	75,05	—	—	—
b. Dratzigmühle—Kreuz	5,72	—	—	5,72	—	—
c. Kreuz—Arnswalde—Stargard (Pom.)	88,58	—	88,58	—	—	—
5 a. Dratzigmühle—Betriebsstation Goray—Rogasen	—	68,23	68,23	—	—	—
b. Flügelbahn Goray—Czarnikau	—	5,64	5,64	—	—	—
c. Verbindungsbogen bei Goray (außer Betrieb)	—	0,63	0,63	—	—	—
6 a. Posen—Blockstelle Aps—Bezirksgrenze	3,80	—	—	8,80	—	—
b. Bezirksgrenze—Obornik—Rogasen—Kolmar (Pos.)—Schneidemühl	—	91,78	—	91,78	—	—
7. Schneidemühl—Jastrow—Neustettin	—	70,68	70,68	—	—	—
8 a. Schneidemühl—Callies—Wulkow	—	124,96	124,96	—	—	—
b. Callies—Arnswalde	—	37,96	37,96	—	—	—
c. Callies—Falkenburg (Pom.)	—	40,10	40,10	—	—	—
9 a. Schneidemühl—Nakel—Bromberg	87,00	—	—	87,06	—	—
b. Bromberg—Maxtal	9,65	—	—	9,65	—	—
10 a. Bromberg—Schulitz—Thorn—Thorn Stadt—Katharinenflur	54,90	—	54,90	—	—	—
b. Anschlußgleis von Schulitz nach dem Weichselufer	—	1,45	1,45	—	—	—
11. Katharinenflur—Schönsee	20,03	—	—	20,03	—	—
12 a. Rogasen—Wongrowitz—Elsenau—Sarbinowo—Znin—Hohensalza	—	96,21	96,21	—	—	—
b. Verbindungsbogen bei Sarbinowo (außer Betrieb)	—	2,80	2,80	—	—	—
13. Glowno—Schokken—Janowitz (Pos.)	—	60,79	60,72	—	—	—
14 a. Gnesen—Mogilno—Hohensalza—Thorn	90,60	—	—	90,69	—	—
b. Mogilno—Strelno	—	16,30	16,30	—	—	—
c. Hohensalza—Montwy—Kruschwitz	—	16,47	16,47	—	—	—
d. Anschlußgleis von Montwy nach dem Montwyfluß	—	1,08	1,08	—	—	—
e. Thorn—Ottlotschin—Reichsgrenze	14,85	—	14,85	—	—	—
15. Gnesen—Janowitz (Pos.)—Elsenau—Exin—Nakel	—	75,04	75,04	—	—	—
Seite....	695,18	832,88	1 000,55	527,51	—	—

Bezeichnung der Strecken	1 Hauptbahnen	2 Nebenbahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	695,18	832,88	1 000,55	527,51	—	—
16. Nakel—Vandsburg—Konitz	—	74,93	74,93	—	—	—
17. Bromberg—Schubin—Znin	—	43,18	43,18	—	—	—
18. Hohensalza—Bromberg	45,34	—	45,34	—	—	—
19 a. Bromberg—Unislaw—Culmsee—Schönsee	66,09	—	66,09	—	—	—
b. Schönsee—Strasburg (Westpr.)	—	49,75	49,75	—	—	—
20 a. Thorn Stadt—Mocker—Culmsee	20,18	—	20,18	—	—	—
b. Uferbahn in Thorn	—	1,90	1,90	—	—	—
c. Verbindungsbahn Mocker—Katharinenflur	—	2,29	2,29	—	—	—
zusammen Bromberg (lfde Nr 4, Sp. 6 bis 10)	826,79	1 004,93	1 304,21	527,51	—	—
	1 831,72					
5. Direktionsbezirk Cassel.						
1 a. Elze—Kreiensen—Salzderhelden—Northeim—Göttingen—Münden (Hannover)—Cassel Oberstadt	133,35	—	—	133,35	—	—
b. Elze—Bodenburg—Großdüngen	—	32,32	32,32	—	—	—
c. Gandersheim—Bodenburg	—	22,55	22,55	—	—	—
d. Salzderhelden—Einbeck	—	4,23	4,23	—	—	—
2 a. Cassel Oberstadt—Wilhelmshöhe	3,63	—	—	—	3,63	—
b. Wilhelmshöhe—Guntershausen—Griste—Wabern—Zimmersrode—Treysa—Kirchhain—Cölbe—Niederwalgern	111,79	—	—	111,79	—	—
c. Verbindung der Bahnstrecke Hannover—Cassel mit Wilhelmshöhe über Cassel Rangierbhf	3,80	—	—	3,80	—	—
d. Cassel Rangierbhf—Cassel Unterstadt	—	2,89	2,89	—	—	—
e. Cassel Rangierbhf—Cassel Oberstadt	—	2,29	2,29	—	—	—
f. Wilhelmshöhe—Bettenhausen—Walburg (Hessen-Nassau)—Waldkappel	—	46,23	46,22	—	—	—
g. Bettenhausen—Fuldahafen	—	1,63	1,63	—	—	—
h. Walburg (Hessen-Nassau)—Großalmerode	—	7,95	7,95	—	—	—
i. Wabern—Wildungen	—	17,22	17,22	—	—	—
k. Cölbe—Sarnau—Amalienhütte	—	33,06	33,06	—	—	—
3 a. Ottbergen—Wehrden—Northeim—Wulften—Herzberg (Harz)—Scharzfeld—Nordhausen	132,87	—	—	132,87	—	—
b. Wulften—Leinefelde	—	39,89	39,89	—	—	—
c. Scharzfeld—St. Andreasberg	—	15,31	15,31	—	—	—
4 a. Münden (Hannover)—Eichenberg—Leinefelde—Bleicherode—Wolkramshausen—Nordhausen—Berga-Kelbra—Sangerhausen—Blankenheim (Kr. Sangerhausen)	146,96	—	—	146,96	—	—
b. Gütergleise auf Bhf Northeim	1,89	—	—	1,89	—	—
c. Berga-Kelbra—Stolberg-Rottleberode	—	9,52	9,52	—	—	—
5 a. Bebra—Malsfeld—Guntershausen (Abzw.)	44,61	—	—	44,61	—	—
b. Verbindungsbahn Malsfeld—Beiseförth	2,66	—	2,66	—	—	—
6. Bebra—Niederhone—Eichenberg—Göttingen	80,17	—	—	80,17	—	—
7 a. Leinefelde—Silberhausen Trennungsstation—Dingelstädt	10,13	—	—	10,13	—	—
b. Dingelstädt—Geismar	24,52	—	24,52	—	—	—
c. Geismar—Schwebda	6,62	—	—	6,62	—	—
d. Schwebda—Niederhone—Waldkappel—Malsfeld	48,35	—	48,35	—	—	—
e. Malsfeld—Oberbeisheim	11,73	—	—	11,73	—	—
f. Oberbeisheim—Treysa	27,38	—	27,38	—	—	—
g. Schwebda—Treffurt	—	16,60	16,60	—	—	—
8 a. Bestwig—Nuttlar—Brilon (Wald)—Bredelar—Scherfede—Warburg—Hümme—Obervellmar—Cassel Oberstadt	118,16	—	—	118,16	—	—
b. Nuttlar—Steinhelle—Winterberg	—	26,00	26,00	—	—	—
c. Warburg—Volkmarsen—Sarnau	—	100,94	100,94	—	—	—
d. Volkmarsen—Obervellmar	—	36,33	36,33	—	—	—
e. Hümme—Carlshafen i. U.	—	16,50	16,50	—	—	—
f. Cassel Rangierbhf—Obervellmar (Gütergleise)	3,95	—	—	3,95	—	—
9 a. Scherfede—Nörde	4,00	—	4,00	—	—	—
b. Nörde—Wehrden—Holzminden	45,22	—	—	45,22	—	—
10 a. Altenbeken—Warburg	37,22	—	—	37,22	—	—
b. Verbindung der Strecken Altenbeken—Warburg und Scherfede—Holzminden bei Nörde	0,96	—	—	0,96	—	—
11 a. Neuekrug—Seesen Staatsbhf—Gandersheim—Kreiensen—Vorwohle—Holzminden—Ottbergen—Altenbeken Tunnelstation—Altenbeken Bhf—Paderborn Hptbhf—Geseke—Lippstadt—Soest	189,67	—	—	189,67	—	—
b. Paderborn Hptbhf—Büren—Brilon (Stadt)—Brilon (Wald)	—	59,44	59,44	—	—	—
c. Geseke—Büren	—	15,26	15,26	—	—	—
12. Seesen Staatsbhf—Herzberg (Harz)	31,80	—	31,80	—	—	—
zusammen Cassel (lfde Nr 5, Sp. 6 bis 11)	1 221,34	506,36	645,07	1 079,00	3,63	—
	1 727,70					

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
6. Direktionsbezirk Cöln.						
1 a. Cöln Hptbhf—Cöln-Ehrenfeld—Horrem—Düren—Stolberg Rh.—Rothe Erde—Aachen Hptbhf—Herbesthal—Reichsgrenze	85,76	—	—	85,76	—	—
b. Cöln-Ehrenfeld—Rammerskirchen—Grevenbroich	31,27	—	31,27	—	—	—
c. Düren—Elsdorf—Bedburg—Grevenbroich—Neuß	47,81	—	—	47,81	—	—
d. Düren—Euskirchen	30,13	—	30,13	—	—	—
e. Düren—Heimbach (Eifel)	—	30,02	30,02	—	—	—
f. Verbindungsbahn bei Stolberg Rh.	—	2,00	2,00	—	—	—
g. Stolberg Rh.—Walheim	—	13,01	13,01	—	—	—
h. Stolberg Rh. (Abzw.)—Münsterbusch	—	3,04	3,04	—	—	—
i. Stolberg Rh.—Alsdorf—Herzogenrath	—	19,66	19,66	—	—	—
k. Stolberg Rh. (Abzw.)—Würselen—Kohlscheid	—	12,17	12,17	—	—	—
l. Verbindungsbahn Rathe Erde Güterbhf—Aachen Rh.	—	1,31	1,31	—	—	—
m. Herbesthal—Raeren	—	13,26	13,26	—	—	—
2 a. Rothe Erde—Walheim	—	13,68	13,68	—	—	—
b. Walheim—Raeren—Montjoie	—	32,19	—	32,19	—	—
c. Montjaie—Weismes—Lammersweiler—Reichsgrenze bei Ulflingen	—	66,08	66,08	—	—	—
d. Weismes—Malmedy	—	7,88	7,88	—	—	—
3 a. α. Cöln—Kalscheuren	10,31	—	—	—	—	10,31
β. Kalscheuren — Bann Güterbhf — Bann Staatsbhf — Remagen — Brohl—Andernach—Güterbhf Coblenz Rh.—Coblenz Hptbhf	81,83	—	—	81,83	—	—
b. Baun Staatsbhf—Bonn Güterbhf—Euskirchen	34,16	—	34,16	—	—	—
c. Bonn Staatsbhf—Trajekt ausschl.—Obercassel bei Bann	5,29	—	5,29	—	—	—
d. Remagen—Bad Neuenahr—Adenau	—	41,58	41,58	—	—	—
e. Andernach—Rheinwerft	—	2,19	2,19	—	—	—
f. Coblenz (fr. Rh. Personenbhf)—Ehrenbreitstein (vorübergehend außer Betrieb)	1,86	—	1,86	—	—	—
g. Coblenz (fr. Rh. Personenbhf)—Pfaffendorf (vorübergehend außer Betrieb)	1,64	—	1,64	—	—	—
h. Verbindungsbahn Coblenz (fr. Rh. Personenbhf)—Güterbhf Cablenz M.	0,01	—	—	0,01	—	—
4 a. Verbindungsgleis Cöln-Nippes—Cöln-Ehrenfeld (Block Herkulesstr.)	0,47	—	0,47	—	—	—
b. Verbindungsgleis Cöln-Ehrenfeld und Cöln-Nippes mit Cöln-Gereon	2,71	—	—	2,71	—	—
c. Cölner Hafenbahn von Cöln Süd bis zum Hafen	—	2,62	2,62	—	—	—
5 a. Cöln Hptbhf — Cöln-Nippes — Neuß — Oppum — Crefeld — Kempen (Rhein)	64,91	—	—	64,91	—	—
b. Kempen (Rhein)—Geldern—Goch—Cleve—Reichsgrenze bei Cranenburg	66,15	—	66,15	—	—	—
c. Neuß—Neersen	16,11	—	16,11	—	—	—
d. Neersen—Viersen	—	6,43	6,43	—	—	—
e. Verbindung zwischen den Strecken Cöln—Cleve und Aachen—Düsseldarf bei Neuß	1,19	—	1,19	—	—	—
f. α. Oppum—Crefeld-Linn—Ürdingen—Friemersheim—Duisburg-Hochfeld Süd	13,95	—	—	13,95	—	—
β. Verbindungsbahn bei Oppum	1,13	—	—	1,13	—	—
g. Crefeld-Linn—Crefeld Güterbhf	2,60	—	—	2,50	—	—
h. Crefeld—Neersen—Rheydt (Bez. Düsseldorf)	23,87	—	23,87	—	—	—
i. Kempen (Rhein)—Kaldenkirchen	18,13	—	18,13	—	—	—
k. Kaldenkirchen—Reichsgrenze vor Venlo	1,70	—	—	1,70	—	—
l. Cleve—Trajekt ausschl.—Welle	—	6,08	6,08	—	—	—
6 a. Büderich—Menzelen Ost—Menzelen West—Geldern—Venlo Güterbhf C. M.	40,54	—	40,54	—	—	—
b. Verbindungsbahn bei Geldern	—	1,99	1,99	—	—	—
7 a. Reichsgrenze bei Bleyberg — Aachen Templerbend — Richterich — Kohlscheid — Herzogenrath — Lindern — Rheydt (Bez. Düsseldorf) — M.-Gladbach—Neuß	80,94	—	—	80,94	—	—
b. Aachen Templerbend—Aachen Marschiertar—Aachen Hptbhf	2,66	—	—	2,66	—	—
c. Richterich Trennpunkt—Reichsgrenze	2,71	—	2,71	—	—	—
d. Lindern—Heinsberg	—	12,27	12,27	—	—	—
e. Rheydt (Bez. Düsseldorf)—Reichsgrenze bei Dalheim	21,24	—	21,24	—	—	—
f. Neuß—Obercassel	—	6,66	6,66	—	—	—
8 a. Aachen Cölntar—Würselen—Mariagrube—Jülich	—	27,54	27,64	—	—	—
b. Aachen Cölntar (Abzw.)—Haaren—Rothe Erde	—	4,18	4,18	—	—	—
c. Verbindungsbahn Würselen—Haaren	—	0,36	0,36	—	—	—
9 a. M.-Gladbach—Odenkirchen—Hochneukirch	11,77	—	11,77	—	—	—
b. Verbindungsbahn Odenkirchen—Rheydt Rangierbhf	3,09	—	3,09	—	—	—
c. Hochneukirch—Jülich—Stalberg Rh.	—	45,86	45,86	—	—	—
d. Hochneukirch—Grevenbraich	10,22	—	10,22	—	—	—
e. Jülich—Düren	—	15,40	15,40	—	—	—
10 a. M.-Gladbach—Viersen—Crefeld	23,45	—	—	23,46	—	—
b. Ürdingen—Trompet—Hamberg (Rhein)	12,32	—	12,32	—	—	—
c. Friemersheim — Trompet — Mörs — Alpen — Menzelen West — Cleve	—	63,70	63,70	—	—	—
d. Verbindungsbahn Alpen—Menzelen Ost	—	2,74	2,74	—	—	—
e. Homberg (Rhein)—Mörs	—	5,62	5,62	—	—	—
f. Verbindungsgleis bei Mörs	—	0,77	0,77	—	—	—
Seite....	758,03	460,09	759,96	442,25	—	10,31

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	753,08	460,09	759,96	442,35	—	10,81
11 a. Viersen—Dülken—Kaldenkirchen	17,59	—	17,59	—	—	—
b. Dülken—Brüggen	—	14,70	14,70	—	—	—
12 a. Kalscheuren—Liblar—Euskirchen—Call—Jünkerath	82,96	—	—	82,96	—	—
b. Euskirchen—Münstereifel	—	18,93	13,93	—	—	—
c. Call—Hellenthal	—	17,14	17,14	—	—	—
13. Signalstation Deutzer Kreuz—Deutzerfeld—Mülheim a. Rh. (C. M.)	3,74	—	—	3,74	—	—
14. Signalstation Deutzer Kreuz—Deutzerfeld—Kalk Süd—Troisdorf	19,89	—	—	19,89	—	—
15 a. Cöln Hptbhf—Rheinbrücke—Signalstation Deutzer Kreuz	1,73	—	—	1,73	—	—
b. Verbindungsbahn auf Bhf Deutzerfeld zwischen den Bahnen 13 und 14	2,28	—	—	2,28	—	—
c. Verbindungsbahn Deutzerfeld—Kalk Nord	—	2,77	2,77	—	—	—
16. Mülheim a. Rh. (B. M.)—Cöln-Deutz—Kalk Süd	7,66	—	—	7,66	—	—
17. Mülheim a. Rh. (Rh.)—Kalk Nord—Porz-Urbach—Troisdorf	20,54	—	—	20,54	—	—
18 a. Troisdorf—Obercassel—Engers—Ehrenbreitstein—Niederlahnstein	75,37	—	—	75,37	—	—
b. Verbindungsbahn Ehrenbreitstein—Coblenz Hptbhf (Block Pfaffendorf—Horchheimer Rheinbrücke)	1,34	—	—	1,34	—	—
c. Niederlahnstein—Coblenz Hptbhf	4,67	—	—	4,67	—	—
zusammen Cöln (lfde Nr 6, Sp. 6 bis 10 und 12)	990,69	508,63	826,09	662,42	—	10,81
	1 499,32					

7. Direktionsbezirk Danzig.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
1 a. Schneidemühl—Flatow—Konitz—Czersk—Pr.-Stargard—Dirschau	181,59	—	—	181,59	—	—
b. Dirschau—Simonsdorf—Marienburg (Westpr.)	15,00	—	—	—	—	15,00
c. Marienburg (Westpr.)—Elbing—Güldenboden	42,89	—	—	42,89	—	—
d. Flatow—Bandsburg	—	31,74	31,74	—	—	—
e. Czersk—Königsbruch—Laskowitz (Westpr.)	—	55,30	55,30	—	—	—
f. Pr.-Stargard—Skurz—Schmentau	—	38,64	38,64	—	—	—
g. Simonsdorf—Tiegenhof	—	24,65	24,65	—	—	—
h. Elbing—Elbingfluß	—	1,54	1,54	—	—	—
2 a. Marienburg (Westpr.)—Riesenburg—Deutsch-Eylau—Zajonczkowo—Soldau—Reichsgrenze	143,04	—	—	143,04	—	—
b. Zajonczkowo—Löbau	—	6,37	6,37	—	—	—
3 a. Maxtal—Terespol—Laskowitz (Westpr.)	42,63	—	—	42,63	—	—
b. Terespol—Schwetz	—	6,19	6,19	—	—	—
4 a. Laskowitz (Westpr.)—Schmentau—Morroschin—Dirschau	75,16	—	75,16	—	—	—
b. Morroschin—Mewe	—	11,25	11,25	—	—	—
5 a. Dirschau—Hohenstein (Westpr.)—Praust—Danzig Rangierbhf lege Tor—Danzig Hptbhf	32,74	—	—	32,74	—	—
b. Hohenstein (Westpr.)—Schöneck—Berent—Lippusch—Konitz	—	122,34	122,34	—	—	—
c. Schöneck—Pr.-Stargard	—	18,70	18,70	—	—	—
d. Berent—Karthaus (Westpr.)	—	32,67	32,67	—	—	—
e. Praust—Karthaus (Westpr.)	—	41,36	41,36	—	—	—
f. Karthaus (Westpr.)—Lauenburg (Pom.)	—	59,88	59,88	—	—	—
g. Danzig Rangierbhf lege Tor—Danzig Güterbhf lege Tor	1,38	—	1,38	—	—	—
h. Danzig Rangierbhf lege Tor—Danzig (Holm)	—	10,67	10,67	—	—	—
6 a. Danzig Hptbhf—Rangierbhf Oliv. Tor—Rangierbhf Saspe—Danzig-Neufahrwasser	7,22	—	7,22	—	—	—
b. Danzig Oliv. Tor—Danzig-Neufahrwasser Weichselbhf—Rangierbhf Saspe	—	6,99	6,99	—	—	—
c. Hafenbahn in Neufahrwasser	—	1,00	1,00	—	—	—
7 a. Belgard—Köslin—Schlawe—Stolp (Pom.)—Lauenburg (Pom.)—Rheda (Westpr.)—Zoppot	210,86	—	210,86	—	—	—
b. Lauenburg (Pom.)—Leba	—	32,37	32,37	—	—	—
c. Rheda (Westpr.)—Putzig	—	15,97	15,97	—	—	—
8. Zoppot—Danzig Oliv. Tor—Danzig Hptbhf	11,68	—	—	11,68	—	—
9 a. Neustettin—Reinfeld (Pom.)—Rummelsburg (Pom.)—Zollbrück—Stolp (Pom.)—Stolpmünde	—	121,66	121,66	—	—	—
b. Zollbrück—Bütow—Lippusch	—	72,34	72,34	—	—	—
c. Bütow—Lauenburg (Pom.)	—	55,12	55,12	—	—	—
d. Stolpmünder Hafenbahnen	—	2,18	2,18	—	—	—
10 a. Zollbrück—Schlawe—Rügenwalde	—	34,68	34,68	—	—	—
b. Rügenwalder Hafenbahn	—	1,04	1,04	—	—	—
11 a. Neustettin—Gramenz—Belgard	—	63,46	63,46	—	—	—
b. Gramenz—Pollnow	—	44,72	44,72	—	—	—
12 a. Neustettin—Schlochau—Konitz	—	61,13	—	61,13	—	—
b. Schlochau—Reinfeld (Pom.)	—	55,09	55,09	—	—	—
13. Konitz—Laskowitz (Westpr.)	—	70,15	70,15	—	—	—
14. Laskowitz (Westpr.)—Graudenz—Goßlershausen	—	51,76	—	51,76	—	—
15 a. Goßlershausen—Strasburg (Westpr.)—Broddydamm—Soldau	—	78,53	78,53	—	—	—
b. Broddydamm—Deutsch-Eylau	—	41,34	41,34	—	—	—
Seite	764,02	1 270,52	1 452,25	567,29	—	15,00

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	764,02	1 270,52	1 452,25	567,29	—	15,00
16 a. Culmsee—Kornatowo—Graudenz—Garnsee—Marienwerder—Marienburg (Westpr.)	115,10	—	115,10	—	—	—
b. Kornatowo—Culm—Unislaw	—	36,43	36,43	—	—	—
c. Garnsee—Lessen	—	13,46	13,46	—	—	—
17. Schönsee (Westpr.)—Goßlershausen—Deutsch-Eylau—Osterode (Ostpr.)	97,48	—	—	97,48	—	—
18 a. Riesenburg—Freystadt (Westpr.)—Goßlershausen	—	48,58	48,58	—	—	—
b. Freystadt (Westpr.)—Marienwerder	—	28,56	28,56	—	—	—
zusammen Danzig (lfde Nr 7, Sp. 6 bis 10 und 12)....	976,60	1 397,55	1 694,38	664,77	—	15,00
	2 374,15					
8. Direktionsbezirk Elberfeld.						
1. Mülheim a. Rh. (C. M.)—Blockst. Eller—Düsseldorf Hptbhf—Düsseldorf-Derendorf—Duisburg	57,95	—	—	57,95	—	—
2 a. Mülheim (Ruhr)-Speldorf—Wedau—Ratingen West—Rath—Düsseldorf-Derendorf—Düsseldorf-Lierenfeld—Blockst. Eller—Eller—Hilden—Opladen—Mülheim a. Rh. (Rh.)	63,26	—	—	63,26	—	—
b. Ratingen West—Wülfrath	—	17,22	17,22	—	—	—
c. Rath—Eller (direkte Linie)	7,30	—	—	7,30	—	—
d. Düsseldorf-Derendorf—Düsseldorf-Grafenberg	3,33	—	3,33	—	—	—
e. Rath—Düsseldorf-Grafenberg	—	3,80	3,80	—	—	—
f. Düsseldorf-Grafenberg—Richtung auf Gerresheim	—	1,50	1,50	—	—	—
g. Verbindung dieser Strecke mit Düsseldorf-Lierenfeld	—	0,85	0,85	—	—	—
3 a. Düsseldorf-Derendorf—Gerresheim—Elberfeld-Barresbeck—Barmen-Wichlinghausen—Haspe-Heubing—Hagen-Eckesey	56,93	—	—	56,93	—	—
b. Hagen-Eckesey—Löttringhausen	12,44	—	12,44	—	—	—
c. Barmen-Wichlinghausen—Schee	7,70	—	—	7,70	—	—
d. Schee—Hattingen (Ruhr)	14,63	—	14,63	—	—	—
e. Schee—Silschede	—	8,90	8,90	—	—	—
f. Hagen-Eckesey—Hagen (Westf.) Güterbhf	1,68	—	—	1,68	—	—
g. Hagen (Westf.) Güterbhf—Hengstei	1,48	—	1,48	—	—	—
4 a. Neuß—Düsseldorf-Bilk—Düsseldorf Hptbhf—Gerresheim—Erkrath	19,04	—	—	19,04	—	—
b. Erkrath—Hochdahl	2,80	—	—	—	2,80	—
c. Hochdahl—Gruiten—Vohwinkel—Elberfeld-Steinbeck	15,20	—	—	15,20	—	—
d. Elberfeld-Steinbeck—Elberfeld-Döppersberg	0,90	—	—	—	0,90	—
e. Elberfeld-Döppersberg—Barmen-Unterbarmen	1,60	—	—	1,60	—	—
f. Barmen-Unterbarmen—Barmen Hptbhf	2,00	—	—	—	2,00	—
g. Barmen Hptbhf — Barmen-Rittershausen — Hagen (Westf.) — Hengstei—Hohensyburger Weiche—Schwerte—Holzwickede—Unna—Soest	82,08	—	—	82,08	—	—
h. Düsseldorf-Bilk—Hafenbhf der Stadt Düsseldorf	—	2,07	2,07	—	—	—
i. Düsseldorf-Bilk—Düsseldorf Hptbhf (Gütergleis)	1,96	—	1,96	—	—	—
k. Düsseldorf Hptbhf—Düsseldorf-Derendorf (Gütergleise)	1,98	—	—	1,98	—	—
l. Vohwinkel—Elberfeld-Barresbeck	3,58	—	—	3,58	—	—
m. Elberfeld-Steinbeck—Cronenberg	—	10,60	10,60	—	—	—
n. Barmen-Rittershausen—Barmen-Wichlinghausen	3,80	—	3,80	—	—	—
o. Verbindung dieser Strecke mit Rangierbhf Langerfeld	0,83	—	0,83	—	—	—
p. Hagen (Westf.)—Kückelhausen	1,80	—	1,80	—	—	—
q. Kückelhausen—Altenvörde	—	11,01	11,01	—	—	—
r. Verbindung des Bhfs Kückelhausen mit der Strecke Haspe-Heubing—Hagen-Eckesey	—	0,90	0,90	—	—	—
s. Hagen (Westf.)—Haspe-Heubing	1,82	—	1,82	—	—	—
t. Verbindung des Bhfs Hagen (Westf.) mit der Strecke Hagen-Eckesey—Löttringhausen	1,07	—	1,07	—	—	—
5 a. Gruiten—Ohligs—Opladen—Mülheim a. Rh. (B. M.)	29,15	—	—	29,15	—	—
b. Ohligs—Hilden	7,17	—	—	7,17	—	—
c. Ohligs—Blockst. Weyersberg—Solingen	6,20	—	—	6,20	—	—
d. Solingen—Remscheid	11,54	—	11,54	—	—	—
e. Blockst. Weyersberg—Solingen-Weyersberg	—	0,74	0,74	—	—	—
f. Solingen—Vohwinkel	—	13,78	13,78	—	—	—
6 a. Mülheim a. Rh. (B. M.)—Bensberg	13,81	—	13,81	—	—	—
b. Bensberg—Immekeppel	—	16,89	16,89	—	—	—
7 a. Vohwinkel—Aprath—Kupferdreh	26,17	—	—	26,17	—	—
b. Aprath—Wülfrath—Velbert	—	12,26	12,26	—	—	—
8 a. Barmen-Rittershausen—Langerfeld—Lennep—Remscheid	18,08	—	—	18,08	—	—
b. Remscheid—Remscheid-Hasten	—	4,80	4,80	—	—	—
c. Remscheid—Remscheid-Bliedinghausen	—	2,40	2,40	—	—	—
d. Lennep—Krebsöge—Langerfeld	—	20,81	20,81	—	—	—
e. Krebsöge—Radevormwald	—	8,40	8,40	—	—	—
f. Lennep—Born	—	4,20	—	4,20	—	—
g. Born—Wipperfürth—Marienheide	—	26,30	26,30	—	—	—
Seite	479,33	167,43	231,79	409,27	5,70	—

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	479,88	167,48	281,70	409,87	5,70	—
(8) b. Born—Opladen	—	28,06	28,06	—	—	—
9 a. Hagen (Westf.)—Hagen-Oberhagen	1,80	—	1,80	—	—	—
b. Hagen-Oberhagen—Brügge (Westf.)—Marienheide—Dieringhausen..	—	60,00	60,00	—	—	—
c. Brügge (Westf.)—Lüdenscheid	—	6,60	6,60	—	—	—
10 a. Siegburg—Osberghausen—Dieringhausen—Olpe	—	73,40	73,40	—	—	—
b. Osberghausen—Wiehl—Hermesdorf—Waldbröl	—	23,65	23,65	—	—	—
11 a. Hagen (Westf.)—Herdecke-Vorhalle—Witten West	15,10	—	—	15,10	—	—
b. Herdecke-Vorhalle—Volmarstein	5,86	—	5,89	—	—	—
12 a. Herdecke-Vorhalle—Hengstei	4,04	—	—	4,04	—	—
b. Hengstei—Kabel—Letmathe—Finnentrop—Altenhundem—Creuzthal—Siegen—Eiserfeld—Kirchen—Betzdorf	117,06	—	—	117,06	—	—
c. Kabel—Hohensyburger Weiche	1,33	—	—	1,36	—	—
d. Letmathe—Iserlohn—Hemer—Fröndenberg—Unna—Unna-Königsborn	—	41,42	41,42	—	—	—
e. Hemer—Sundwig	—	1,80	1,80	—	—	—
f. Finnentrop—Olpe—Rothemühle	—	33,00	33,00	—	—	—
g. Altenhundem—Fredeburg	—	23,00	23,00	—	—	—
h. Creuzthal—Erndtebrück—Amalienhütte	—	55,44	55,44	—	—	—
i. Erndtebrück—Raumland-Berleburg	—	15,80	15,80	—	—	—
k. Kirchen—Freudenberg	—	18,60	18,60	—	—	—
13. Schwerte—Fröndenberg—Wennemen—Bestwig	71,62	—	—	71,62	—	—
14. Unna—Hamm (Westf.)	18,38	—	—	18,38	—	—
zusammen Elberfeld (lfde Nr 8, Sp. 6 bis 11)....	714,46	539,98	612,03	636,71	5,70	—
	1 254,44					
9. Direktionsbezirk Erfurt.						
1 a. Weißenfels—Naumburg (Saale) Hptbhf.—Bad Kösen—Großheringen—Weimar—Erfurt—Neudietendorf—Gotha—Fröttstädt—Wutha—Eisenach—Hörschel—Gerstungen—Bebra	178,31	—	—	178,31	—	—
b. Naumburg (Saale) Hptbhf.—Bitzenburg—Reinsdorf bei Artern	—	52,67	52,67	—	—	—
c. Naumburg (Saale) Hptbhf.—Teuchern	—	22,00	22,00	—	—	—
d. Güterbahn auf Bahnhof Neudietendorf	1,60	—	—	1,60	—	—
e. Gotha—Georgenthal—Gräfenroda	—	35,70	35,70	—	—	—
f. Fröttstädt—Georgenthal	—	18,84	18,84	—	—	—
g. Georgenthal—Tambach	—	6,21	6,21	—	—	—
h. Gerstungen—Heringen (Werra)—Vacha (Werra)	—	24,75	24,75	—	—	—
2 a. Weißenfels—Teuchern—Deuben—Zeitz—Crossen (Elster)—Gera (Reuß)—Wolfsgefärth—Weida—Triptis	87,13	—	—	87,13	—	—
b. Triptis—Oppurg—Saalfeld (Thür.)	39,48	—	39,48	—	—	—
c. Saalfeld (Thür.)—Hockerode—Probstzella	25,03	—	—	25,03	—	—
d. Probstzella—meiningisch-bayerische Grenze	1,60	—	—	1,60	—	—
e. Zeitz—Camburg (Saale)	—	37,48	37,48	—	—	—
f. Crossen (Elster)—Porstendorf	—	29,41	29,41	—	—	—
g. Triptis—Unterlemnitz—Marxgrün	—	68,77	68,77	—	—	—
h. Probstzella—Bock-Wallendorf	—	16,25	16,25	—	—	—
3 a. Sangerhausen—Oberröblingen (Helme)—Artern	14,02	—	14,02	—	—	—
b. Artern—Reinsdorf bei Artern—Bretleben	6,06	—	—	6,06	—	—
c. Bretleben—Sömmerda—Groß-Rudestedt—Erfurt	49,75	—	49,75	—	—	—
d. Oberröblingen (Helme)—Allstedt	—	7,43	7,43	—	—	—
e. Bretleben—Sondershausen	—	30,88	30,88	—	—	—
4 a. Wolkramshausen—Sondershausen—Hohenebra—Greußen—Straußfurt—Kühnhausen—Erfurt	71,15	—	71,15	—	—	—
b. Straußfurt—Sömmerda—Buttstädt—Großheringen	—	52,76	52,76	—	—	—
c. Kühnhausen—Döllstädt	—	13,90	13,90	—	—	—
5 a. Neudietendorf—Arnstadt—Plaue—Gräfenroda—Zella-St. Blasii—Suhl	51,91	—	—	51,61	—	—
b. Suhl—Grimmenthal—Ritschenhausen	23,30	—	23,30	—	—	—
c. Arnstadt—Oberrottenbach—Blankenburg (Thür.)—Saalfeld (Thür.)	47,76	—	47,76	—	—	—
d. Oberrottenbach—Köditzberg—Katzhütte	—	24,91	24,91	—	—	—
e. Köditzberg—Königsee (Thür.)	—	4,41	4,41	—	—	—
f. Plaue—Ilmenau—Themar	—	61,07	61,67	—	—	—
g. Zella-St. Blasii—Schmalkalden—Wernshausen	—	30,64	30,64	—	—	—
h. Schmalkalden—Kleinschmalkalden	—	9,54	9,54	—	—	—
6 a. Gotha—Bufleben—Ballstädt—Langensalza—Mühlhausen (Thür.)—Silberhausen—Einmündung in die Strecke Leinefelde—Treysa	58,05	—	58,05	—	—	—
b. Bufleben—Großenbehringen	—	17,21	17,21	—	—	—
c. Ballstädt—Gräfentonna—Döllstädt—Tennstedt—Straußfurt	—	32,16	32,16	—	—	—
d. Gräfentonna—Langensalza	—	7,20	7,20	—	—	—
7. Weimar—Jena—Göschwitz—Gera (Reuß)	67,67	—	67,97	—	—	—
8 a. Bad Kösen (Abzw.)—Camburg (Saale)	7,86	—	7,86	—	—	—
Seite....	781,78	605,03	985,27	351,54	—	—

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	731,78	605,03	985,27	351,54	—	—
(8) b. Verbindung der unter a genannten Bahnstrecke mit Bhf. Großheringen	1,23	—	1,23	—	—	—
c. Camburg (Saale)—Porstendorf—Jena	17,36	—	—	17,36	—	—
d. Jena—Göschwitz—Orlamünde—Rudolstadt (Thür.)	39,04	—	39,04	—	—	—
e. Rudolstadt (Thür.)—Schwarza—Saalfeld (Thür.)	10,16	—	—	10,16	—	—
f. Orlamünde—Oppurg	—	14,89	14,89	—	—	—
g. Schwarza—Blankenburg (Thür.)	—	4,27	4,27	—	—	—
9 a. Eisenach—Salzungen—Immelborn—Wernshausen—Meiningen—Grimmenthal—Themar—Hildburghausen—Eisfeld—Coburg—Creidlitz—Ebersdorf bei Coburg—meiningisch-bayerische Grenze	142,92	—	142,92	—	—	—
b. Salzungen—Dorndorf—Vacha (Werra)—Wenigentaft-Mansbach—Geisa	—	84,66	84,66	—	—	—
c. Immelborn—Liebenstein-Schweina	—	6,41	6,41	—	—	—
d. Coburg—Sonneberg (Thür.)	19,49	—	19,49	—	—	—
e. Sonneberg (Thür.)—Köppelsdorf-Oberlind—Lauscha (Sachs.-Mein.)	—	18,94	18,94	—	—	—
f. Köppelsdorf-Oberlind—Stockheim (Oberfranken)	—	12,70	12,70	—	—	—
g. Coburg—Rodach (Hzgt. Coburg)	—	17,65	17,65	—	—	—
h. Creidlitz—Rossach	—	8,08	8,08	—	—	—
i. Ebersdorf bei Coburg—Weidhausen (Hzgt. Coburg)	—	7,84	7,84	—	—	—
zusammen Erfurt*) (lfde Nr 9, Sp. 6 bis 10)....	961,98	730,47	1 313,39	379,06	—	—
	1 692,45					

10. Direktionsbezirk Essen a. Ruhr.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
1 a. Duisburg—Oberhausen	7,69	—	—	7,69	—	—
b. Oberhausen—Frintrop	4,48	—	—	—	—	4,48
c. Frintrop—Berge-Borbeck—Altenessen (C. M.)	6,85	—	—	—	6,85	—
d. Altenessen (C. M.)—Gelsenkirchen Hptbhf	7,06	—	—	7,06	—	—
e. Gelsenkirchen Hptbhf—Wanne	5,06	—	—	—	—	5,06 **)
f. Wanne—Herne	4,16	—	—	—	4,16	—
g. Herne—Mengede—Block Nette—Dortmund Rangierbhf—Dortmund Hptbhf—Scharnhorst—Kamen—Hamm (Westf.)—Heeßen	55,97	—	—	55,97	—	—
2 a. α. Duisburg—Duisburg Ruhrhafen	1,73	—	—	1,73	—	—
β. Endstrecke der unter α genannten Strecke	0,02	—	0,02	—	—	—
b. Abzweigung aus der Strecke 2a nach dem Rhein-Ruhr-Kanal	1,12	—	—	1,42	—	—
c. α. Abzweigung aus der Strecke 2a nach Duisburg-Hochfeld Süd	—	2,77	—	2,77	—	—
β. Endstrecke der unter α genannten Strecke	—	0,06	0,06	—	—	—
d. α. Wedau—Block Grunewald—Duisburg	4,65	—	4,65	—	—	—
β. Abzweigung aus dieser Strecke nach Duisburg-Hochfeld Süd: Block Grunewald—Block Neudorf	0,67	—	0,67	—	—	—
e. α. Umgehungsbahn bei Duisburg: Wedau—Block Lotharstr.—Block Düssern	6,60	—	—	6,60	—	—
β. Abzweigung aus dieser Strecke: Block Lotharstr.—Duisburg-Hochfeld Süd (Einmündung in die Strecke 9a)	1,74	—	—	1,74	—	—
f. Duisburg—Oberhausen West—Osterfeld Süd	11,76	—	—	11,76	—	—
3 a. Oberhausen—Block Dümpten—Duisburg-Meiderich—Duisburg-Ruhrort	8,93	—	—	8,93	—	—
b. Abzweigung nach dem Ruhrhafen bei Duisburg-Ruhrort	1,16	—	1,16	—	—	—
c. Oberhausen-Ruhrorter Umgehungsbahn über Oberhausen West:						
α. Oberhausen (Block Brücktor)—Oberhausen West	2,60	—	—	2,60	—	—
β. Oberhausen West—Block Dümpten (Einmündung)	1,56	—	1,56	—	—	—
γ. Verbindungsbahn Oberhausen West—Duisburg-Meiderich	3,56	—	3,56	—	—	—
d. α. Frintrop—Block Gerschede	2,21	—	—	2,21	—	—
β. Block Gerschede—Bottrop Süd	1,85	—	1,85	—	—	—
e. Berge-Borbeck—Essen Nord	2,28	—	2,28	—	—	—
f. α. Altenessen (C. M.)—Essen Nord	3,59	—	3,59	—	—	—
β. Altenessen (C M.) (Abzw.)—Essen-Segeroth	1,08	—	1,08	—	—	—
g. Gelsenkirchen Hptbhf—Gelsenkirchen-Wattenscheid—Wanne	9,67	—	9,67	—	—	—
h. Wanne—Unser Fritz	3,20	—	3,20	—	—	—
i. Verbindungsbahn Wanne (Block Holsterhausen)—Block Herne G.	1,34	—	1,34	—	—	—
k. Mengede—Bodelschwingh—Huckarde W.	—	6,04	6,04	—	—	—
l. Umgehungsbahn bei Dortmund: Block Nette—Block Deusen—Obereving—Scharnhorst (Westf.)	11,94	—	—	11,94	—	—
m. Verbindungsbahn Block Deusen—Dortmund Rangierbhf	3,28	—	3,28	—	—	—
n. Verbindungsbahn Dortmund Hptbhf—Eving	2,21	—	2,21	—	—	—
4 a. Oberhausen—Sterkrade—Wesel—Empel—Emmerich—Reichsgrenze bei Elten	72,61	—	—	72,61	—	—
Seite....	252,01	9,77	47,81	194,08	11,01	9,54

*) Außerdem noch die eingleisigen Schmalspurbahnen Eisfeld—Unterneubrunn (18,00 km), Hildburghausen—Lindenau-Friedrichshall (30,00 km) und Dorndorf—Kaltennordheim (27,85 km), zusammen 75,85 km.

**) 5,06 km sind fünfgleisig.

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	252,91	9,77	47,21	194,92	11,01	9,64
(4) b. Verbindungsbahn Oberhausen—Osterfeld Süd	2,10	—	2,10	—	—	—
c. Wesel—Büderich	8,20	—	—	8,20	—	—
d. Hafenbahn in Wesel	—	1,66	1,66	—	—	—
e. Werftbahn bei Wesel	—	3,69	3,69	—	—	—
f. Verbindungsbahn Elten—Welle	—	3,95	3,95	—	—	—
5. Oberhausen—Osterfeld Nord—Dorsten	23,19	—	23,19	—	—	—
6 a. Osterfeld Süd—Boitrop—Gladbeck West—Block Blumental—Recklinghausen Ost—Hamm (Westf.)	76,60	—	76,60	—	—	—
b. Verbindungsbahn Gladbeck West—Block Zweckel (s. unter 13)	1,60	—	1,60	—	—	—
c. Verbindungsbahn Herten (Abzw. Block Blumental)—Recklinghausen Hptbhf	2,60	—	2,60	—	—	—
d. Verbindungsbahn Recklinghausen Hptbhf—Recklinghausen Ost	2,50	—	2,50	—	—	—
e. Verbindungsbahn Recklinghausen Ost—Recklinghausen Süd	5,30	—	5,30	—	—	—
7. Wanne—Recklinghausen Süd—Recklinghausen Hptbhf—Sinsen	17,05	—	—	17,05	—	—
8a. Dortmund D. G.—Eving	1,81	—	—	1,81	—	—
b. Eving—Lünen Nord	12,46	—	—	12,46	—	—
c. Lünen Nord—Lüdinghausen	17,55	—	17,55	—	—	—
d. Verbindungsbahn Eving—Obereving	1,74	—	1,74	—	—	—
9a. Duisburg-Hochfeld Süd—Mülheim (Ruhr)-Speldorf—Heißen—Essen Nord—Kray Nord—Gelsenkirchen-Wattenscheid—Bochum Nord—Prinz von Preußen—Langendreer Nord—Dorstfeld—Dortmund Süd—Unna-Königsborn—Welver	91,44	—	—	91,44	—	—
b. Duisburg-Hochfeld Süd (Abzw. aus der Strecke 9a)—Duisburg	3,44	—	—	3,44	—	—
c. Mülheim (Ruhr)-Speldorf—Mülheim (Ruhr)-Broich	1,72	—	1,72	—	—	—
d. Heißen—Frintrop—Osterfeld Nord	11,38	—	11,38	—	—	—
e. Heißen—Steele Süd—Altendorf (Ruhr)	—	15,32	15,32	—	—	—
f. Verbindungsbahn zwischen den Bahnstrecken 9a und 10a nördlich von Heißen	0,90	—	—	0,90	—	—
g. Desgl. südlich von Heißen	1,17	—	—	1,17	—	—
h. Kray Nord—Rotthausen—Gelsenkirchen Hptbhf	4,93	—	4,93	—	—	—
i. Bochum Nord—Weitmar	—	5,50	5,50	—	—	—
k. Bochum Nord—Bochum-Riemke—Wanne	9,41	—	9,41	—	—	—
l. Verbindungsbahnen bei Prinz von Preußen:						
α. Richtung Bochum Nord—Langendreer Süd	0,24	—	0,24	—	—	—
β. Richtung Bochum Süd—Langendreer Nord	0,17	—	0,17	—	—	—
m. Langendreer Nord—Löttringhausen	—	13,34	13,34	—	—	—
n. Lütgendortmund—Dorstfeld—Huckarde W.—Huckarde C. M.—Dortmund Rangierbhf	7,63	—	7,63	—	—	—
o. Dorstfeld—Dortmunderfeld	1,16	—	1,16	—	—	—
p. Dortmund Süd—Dortmund D. G.	3,77	—	3,77	—	—	—
q. Unna-Königsborn—Kamen	—	5,77	5,77	—	—	—
10a. Duisburg-Ruhrort—Duisburg-Meiderich—Mülheim (Ruhr)-Styrum	9,04	—	—	9,04	—	—
b. Mülheim (Ruhr)-Styrum—Mülheim (Ruhr)	2,00	—	—	—	2,00	—
c. Mülheim (Ruhr)—Essen Hptbhf—Essen Rangierbhf—Steele Nord—Bochum Süd—Langendreer Süd—Lütgendortmund—Dortmund—Dortmunderfeld—Hörde—Holzwickede	63,22	—	—	63,22	—	—
d. Mülheim (Ruhr)-Styrum—Duisburg	6,09	—	—	6,09	—	—
e. Mülheim (Ruhr)-Styrum—Oberhausen	3,68	—	3,68	—	—	—
f. Verbindungsbahn Essen Hptbhf—Block Frillendorf (Kray Nord)	2,89	—	2,89	—	—	—
g. Verbindungsbahn Essen Rangierbhf—Kray Süd	3,20	—	—	3,20	—	—
11a. Essen Hptbhf—Kray Süd—Wattenscheid—Bochum Süd—Block Herne G.—Block Julia—Block Crange—Unser Fritz—Gelsenkirchen-Bismarck	29,66	—	—	29,66	—	—
b. Abzweigung aus dieser Strecke von Block Herne G. nach Herne (km 23,30)	1,10	—	1,10	—	—	—
c. Verbindungsbahn Herne—Block Julia—Recklinghausen Süd	3,78	—	3,78	—	—	—
d. Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Bismarck—Recklinghausen Süd: Block Crange—Block Baukau	0,81	—	0,81	—	—	—
12a Essen Hptbhf—Caternberg Nord—Gelsenkirchen-Heßler—Gelsenkirchen-Bismarck	14,67	—	—	14,67	—	—
b. Abzweigung aus dieser Strecke nach Altenessen	0,76	—	0,76	—	—	—
c. Gelsenkirchen-Heßler—Gelsenkirchen-Schalke Süd—Gelsenkirchen Hptbhf	8,72	—	—	8,72	—	—
d. Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Süd—Rotthausen	2,03	—	2,03	—	—	—
e. Gelsenkirchen-Bismarck—Gelsenkirchen-Schalke	2,73	—	2,73	—	—	—
f. Caternberg Nord—Vogelheim—Block Horl—Osterfeld Süd	11,00	—	—	11,00	—	—
g. Vogelheim—Altenessen Rh.	2,32	—	2,32	—	—	—
h. Verbindungsbahn Vogelheim (Block Horl)—Frintrop	1,00	—	—	1,00	—	—
13. Gelsenkirchen-Bismarck—Block Zweckel—Dorsten—Hervest-Dorsten—Borken (Westf.)—Reichsgrenze bei Winterswyk	52,30	—	52,30	—	—	—
14 a. Gelsenkirchen-Bismarck—Horst (Emscher) Nord—Bottrop—Osterfeld Süd	17,80	—	17,80	—	—	—
Seite....	795,09	59,00	359,56	472,89	13,01	9,64

Bezeichnung der Strecken	1 Hauptbahnen	2 Nebenbahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	795,99	59,00	359,86	472,88	13,01	9,64
(14) b. Verbindungsbahn Horst (Emscher) Nord—Carnap	1,98	—	1,98	—	—	—
15 a. Wanne—Gelsenkirchen-Schalke—Carnap—Bottrop Süd—Osterfeld Süd—Block Grafenbusch—Sterkrade	23,88	—	—	23,88	—	—
b. Sterkrade—Neumühl—Duisburg-Ruhrort	10,35	—	10,35	—	—	—
c. Osterfeld Süd (Block Grafenbusch)—Neumühl	4,00	—	4,00	—	—	—
16 a. Herne—Castrop	6,42	—	6,42	—	—	—
b. Castrop—Huckarde C. M.—Dortmund Rangierbhf	14,00	—	—	14,00	—	—
c. Dortmund Rangierbhf—Dortmund Personenbhf	2,75	—	2,75	—	—	—
17 a. Rath—Kettwig—Werden (Ruhr)—Kupferdreh	28,45	—	—	28,45	—	—
b. Kupferdreh—Überruhr	4,60	—	—	—	4,60	—
c. Überruhr—Steele Nord—Dahlhausen (Ruhr)—Hattingen (Ruhr)	11,22	—	—	11,22	—	—
d. Hattingen (Ruhr)—Vollmarstein	20,80	—	20,80	—	—	—
e. Kettwig—Mülheim (Ruhr)-Broich	11,40	—	—	11,40	—	—
f. Mülheim (Ruhr)-Broich—Block Ruhrbrücke—Mülheim (Ruhr)	2,66	—	2,66	—	—	—
g. Verbindungsbahn Mülheim (Ruhr)-Broich (Block Ruhrbrücke)—Mülheim (Ruhr)-Styrum	0,80	—	0,80	—	—	—
h. Werden (Ruhr)—Essen Hptbhf	7,85	—	—	7,85	—	—
i. Verbindung dieser Strecke mit Essen Rangierbhf	0,41	—	0,41	—	—	—
k. Überruhr—Altendorf (Ruhr)—Dahlhausen (Ruhr)—Weitmar—Langendreer Süd	20,06	—	20,06	—	—	—
l. Langendreer Süd—Witten West	5,69	—	—	5,69	—	—
m. Umgehungsbahn bei Steele Nord (Verbindung der Strecken 10 c und 17 c)	0,80	—	0,80	—	—	—
18 a. Witten West—Dortmunderfeld	14,11	—	—	14,11	—	—
b. Verbindung dieser Strecke mit der Strecke 10 c auf Bhf Dortmunderfeld	0,95	—	—	0,95	—	—
c. Dortmunderfeld—Huckarde W.	2,43	—	2,43	—	—	—
19 a. Löttringhausen—Hörde-Hacheney—Dortmund Süd	9,12	—	9,12	—	—	—
b. Verbindungsgleis Hörde—Hörde-Hacheney	1,18	—	1,18	—	—	—
20 a. Soest—Welver	11,24	—	—	11,24	—	—
b. Welver—Hamm (Westf.)	13,97	—	13,97	—	—	—
zusammen Essen a. Ruhr (lfde Nr 10, Sp. 6 bis 12)	1 027,91	59,00	458,10	601,67	17,61	9,64 *)
	1 086,91					
11. Direktionsbezirk Frankfurt a. Main.)**						
1 a. Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Frankfurt-Sachsenhausen—Frankfurt-Oberrad—Offenbach a. M. Hptbhf—Hanau Ost—Gelnhausen—Elm—Bronzell—Fulda—Götzenhof—Hünfeld—Hersfeld—Bebra	166,66	—	—	166,66	—	—
b. Frankfurt-Sachsenhausen—Frankfurt-Louisa	1,18	—	1,18	—	—	—
c. Frankfurt-Sachsenhausen—Frankfurt a. M. Hafen l. M.	1,46	—	1,46	—	—	—
d. Frankfurt a. M. Lokalbhf O.—Frankfurt-Oberrad—Offenbach a. M. Lokalbhf	4,66	—	4,66	—	—	—
e. Verbindungsbahn bei Hanau zwischen den Bahnstrecken Frankfurt a. M.—Bebra und Frankfurt a. M. Ostbhf.—Aschaffenburg	1,08	—	—	1,08	—	—
f. Elm—Jossa—Landesgrenze	24,30	—	24,30	—	—	—
g. Bronzell—Gersfeld	—	23,38	23,38	—	—	—
h. Götzenhof—Tann	—	37,10	37,10	—	—	—
i. Hünfeld—Wenigentaft-Mansbach	—	26,44	26,44	—	—	—
k. Hersfeld—Oberaula	—	25,62	25,62	—	—	—
2 a. Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Frankfurt-Bockenheim—Blockstelle Niddabrücke—Rödelheim—Homburg v. d. Höhe	19,06	—	—	19,06	—	—
b. Homburg v. d. Höhe—Friedrichsdorf (Taunus)—Usingen	—	22,57	22,57	—	—	—
c. Frankfurt-Bockenheim—Rangierbhf Frankfurt a. M. Hptgüterbhf—Rebstock (letzte Weiche)	3,33	—	3,33	—	—	—
d. Frankfurt a. M. Hptgüterbhf—Mitte Rangierbhf Frankfurt a. M.	1,28	—	—	1,28	—	—
e. Verbindungsbahn (Rödelheim) Blockstelle Niddabrücke—Rebstock m. Abzw. i. d. R. auf Höchst a. M.	3,02	—	3,02	—	—	—
f. Frankfurt a. M. Mainstation—Gutleutstraße—Rangierbhf Frankfurt a. M. Hptgüterbhf	1,87	—	—	1,87	—	—
g. Rangierbhf Frankfurt a. M. Hptgüterbhf—Rebstock	1,53	—	1,53	—	—	—
h. Rangierbhf Frankfurt a. M. Hptgüterbhf—Rangierbhf des Betriebsbhfs II in Frankfurt a. M.	1,13	—	1,13	—	—	—
i. Gutleutstraße—Mitte Drehscheibe der Station Frankfurt a. M. Hafen r. M.	0,44	—	—	0,44	—	—
3 a. Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Blockstelle Gutleuthof—Rebstock—Höchst a. M.—Hochheim	28,42	—	—	28,42	—	—
b. Höchst a. M.—Soden (Taunus)	—	6,60	6,60	—	—	—
c. Dotzheim—Diez	—	47,63	47,63	—	—	—
Seite	259,92	189,34	230,45	218,71	—	—

*) 5,06 km sind fünfgleisig.

**) Die in Antiqua-Schrift gesetzten Strecken (lfde Nr 13 bis 16 e) sind Eigentum des hessischen Staates.

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	259,92	189,24	230,45	218,71	—	—
4 a. Wetzlar — Weilburg — Kerkerbach — Eschhofen — Limburg (Lahn) — Diez—Hohenrhein—Niederlahnstein	99,17	—	—	99,17	—	—
b. Lollar—Wetzlar	—	18,04	18,04	—	—	—
c. Abzw. bei Weilburg—Weilmünster—Laubuseschbach	—	15,28	15,28	—	—	—
d. Engers—Grenzau—Siershahn—Altenkirchen—Westerburg—Staffel—Limburg (Lahn)	—	126,16	126,16	—	—	—
e. Grenzau—Höhr-Grenzhausen	—	2,41	2,41	—	—	—
f. Altenkirchen—Au	—	12,95	12,95	—	—	—
g. Staffel—Montabaur—Siershahn	—	29,76	29,76	—	—	—
h. Hohenrhein—Oberlahnstein	2,66	—	—	2,66	—	—
5 a. Troisdorf — Siegburg — Hennef — Au — Wissen — Betzdorf — Abzw. bei Grünebach—Dillenburg—Herborn—Wetzlar—Gießen	145,92	—	—	145,92	—	—
b. Wissen—Morsbach (Kreis Waldbröl)	—	11,14	11,14	—	—	—
c. Abzw. bei Grünebach—Daaden	—	8,35	8,35	—	—	—
d. Dillenburg—Straßebersbach	—	15,88	15,88	—	—	—
e. Dillenburg—Oberscheld—Nikolausstollen	—	8,11	8,11	—	—	—
f. Oberscheld—Auguststollen	—	3,28	3,28	—	—	—
g. Herborn—Rennerod	—	81,43	81,43	—	—	—
6 a. Niederwalgern — Lollar — Gießen — Friedberg (Hessen) — Frankfurt-Bockenheim	81,00	—	—	81,00	—	—
b. Niederwalgern—Herborn	—	42,96	42,96	—	—	—
c. Friedrichsdorf (Taunus)—Friedberg (Hessen)	—	17,02	17,02	—	—	—
d. Friedberg (Hessen)—Heldenbergen-Windecken einschl.	16,06	—	—	16,06	—	—
e. Heldenbergen-Windecken ausschl.—Hanau Ost	16,75	—	16,75	—	—	—
f. Heldenbergen-Windecken—Höchst a. d. Nidder (Landesgrenze)	—	5,77	5,77	—	—	—
7 a. Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Griesheim a. M.—Höchst a. M.	9,15	—	—	9,15	—	—
b. Gütergleis Griesheim a. M.—Frankfurt a. M. Betriebsbhf H	8,96	—	8,96	—	—	—
c. Griesheim a. M.—Frankfurt a. M. Ostbhf, Teilstrecke	2,11	—	2,11	—	—	—
8 a. Höchst a. M.—Niedernhausen—Eschhofen	57,32	—	57,32	—	—	—
b. Wiesbaden Hptbhf—Erbenheim—Niedernhausen	19,56	—	19,56	—	—	—
c. Güterbahn (Biebrich Ost) Betriebsstation G—Erbenheim	8,32	—	8,33	—	—	—
9 a. Goldstein—Frankfurt-Niederrad—Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf	6,14	—	—	6,14	—	—
b. Gütergleis Frankfurt-Niederrad (Weiche 13)—Frankfurt a. M. Betriebsbhf H	2,67	—	2,67	—	—	—
c. Frankfurt-Niederrad (Weiche 12 a)—Griesheim a. M. (Verbindungsbahn)	1,92	—	1,92	—	—	—
d. Verbindungsbahn Frankfurt-Niederrad (Weiche 9)—Blockstelle Gutleuthof (Einmündung in die Taunusbahn)	1,23	—	—	1,23	—	—
10. Goldstein—Frankfurt-Sachsenhausen	5,62	—	—	5,62	—	—
11. Frankfurt a. M. Ostbhf—Hanau Ost—bayerische Grenze bei Kahl	24,90	—	—	24,90	—	—
12. Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Frankfurt-Louisa (Teilstrecke)	8,73	—	—	8,73	—	—
*) 13. Verbindungsbahn Offenbach a. M. Hptbhf—Hafen in Offenbach a. M.	—	*3,11*	*3,11*	—	—	—
14 a. Offenbach a. M. Hptbhf—Bieber b. Offenbach—Ober-Roden—Dieburg	—	*30,36*	*30,36*	—	—	—
b. Bieber b. Offenbach—Dietzenbach (Hessen)	—	*9,62*	*9,62*	—	—	—
15 a. Giessen — Grünberg (Oberhessen) — Mücke — Burg- und Nieder-Gemünden — Lauterbach (Oberhessen) — Salzschlirf — Fulda	*106,03*	—	*106,03*	—	—	—
b. Grünberg (Oberhessen)—Lollar	—	*26,75*	*26,75*	—	—	—
c. Burg- und Nieder-Gemünden—Landesgrenze bei Nieder-Ofleiden	—	*10,66*	*10,66*	—	—	—
d. Salzschlirf—Schlitz	—	*10,33*	*10,33*	—	—	—
16 a. Giessen—Hungen—Nidda—Stockheim (Oberhessen)—Gelnhausen	*69,79*	—	*69,79*	—	—	—
b. Friedberg (Hessen)—Beienheim—Hungen—Villingen (Oberhessen)—Mücke	—	*48,63*	*48,63*	—	—	—
c. Beienheim—Nidda—Schotten	—	*33,41*	*33,41*	—	—	—
d. Villingen (Oberhessen)—Ruppertsburg	—	*3,11*	*3,11*	—	—	—
e. Höchst a. d. Nidder (Landesgrenze)—Stockheim (Oberhessen)—Lauterbach (Oberhessen)	—	*75,41*	*75,41*	—	—	—
zusammen Frankfurt a. Main (lfde Nr 11, Sp. 6 bis 10)....	938,93	789,17	1 113,81	614,29	—	—
	1 728,10					
davon: preußisches Eigentum....	*763,11*	*537,78*	*686,60*	*614,29*	—	—
	1 300,89					
hessisches Eigentum....	*175,82*	*251,39*	*427,21*	—	—	—
	427,21					
12. Direktionsbezirk Halle a. Saale.						
1 a. Königs-Wusterhausen—Lübben—Lübbenau—Cottbus	87,06	—	—	87,06	—	—
b. Cottbus—Weißwasser—Horka—Görlitz	90,47	—	90,47	—	—	—
c. Lübbenau — Calau — Senftenberg — Hohenbocka — Landesgrenze bei Straßgräbchen	59,97	—	59,97	—	—	—
Seite....	237,50	—	150,44	87,06	—	—

*) Zur lfdn Nr 13 bis 16 e vgl. die Bemerkung **) auf der vorigen Seite.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	237,80	—	150,44	87,06	—	—
(1) d. Weißwasser—Forst (Lauf.)—Kaltenborn	—	57,88	57,88	—	—	—
e. Weißwasser—Muskau	—	7,71	7,71	—	—	—
2 a. Frankfurt (Oder)—Grunow—Cottbus—Petershain—Senftenberg—Ruhland—Großenhain	152,40	—	152,40	—	—	—
b. Grunow—Königs-Wusterhausen	—	58,04	58,04	—	—	—
c. Verbindungsgleis nach Bhf Altstadt in Cottbus	—	1,09	1,09	—	—	—
d. Ruhland—Lauchhammer—Eigentumsgrenze	—	8,10	8,10	—	—	—
e. Senftenberg—Meuroweiche—Zschipkau	—	7,64	7,64	—	—	—
3 a. Gr.-Lichterfelde Süd—Jüterbog—Wittenberg—Pratau—Bitterfeld—Halle a. Saale	150,04	—	—	150,04	—	—
b. Jüterbog—Falkenberg—Röderau	78,04	—	—	78,04	—	—
c. Jüterbog—Treuenbrietzen—Beelitz (Stadt)	—	40,01	40,01	—	—	—
d. Anschlußbogen in Röderau, Richtung nach Dresden	1,06	—	—	1,06	—	—
e. Anschlußbogen in Röderau, Richtung nach Riesa	1,04	—	1,04	—	—	—
f. Gütergleis der Strecke Berlin—Halle vor und auf Bhf Halle a. Saale	4,18	—	2,48	1,70	—	—
4 a. Zossen—Uckro	43,26	—	43,26	—	—	—
b. Uckro—Wendisch-Drehna	9,64	—	—	9,64	—	—
c. Wendisch-Drehna—Dobrilugk-Kirchhain—Elsterwerda	87,81	—	87,81	—	—	—
d. Verbindungsbahn bei Elsterwerda (ideelle Hälfte)	0,80	—	0,80	—	—	—
5 a. Zerbst—Roßlau—Dessau—Bitterfeld—Delitzsch—Leipzig Berl. Bhf ..	74,09	—	—	74,09	—	—
b. Dessau—Alten	8,43	—	—	8,43	—	—
c. Alten—Cöthen	17,81	—	17,81	—	—	—
d. Bitterfeld—Stumsdorf	—	20,48	20,48	—	—	—
6 a. Roßlau—Güterbhf Roßlau—Wittenberg	81,77	—	—	81,77	—	—
b. Verbindungsbahn in Roßlau	1,00	—	—	1,00	—	—
7. Wittenberg—Falkenberg	54,05	—	54,05	—	—	—
8. Leipzig Th. Bhf—Möckern—Leutzsch	6,50	—	—	6,50	—	—
9 a. Leutzsch—Plagwitz-Lindenau—Zeitz	37,87	—	—	37,87	—	—
b. Plagwitz-Lindenau—Lausen—Pörsten	—	23,64	23,64	—	—	—
c. Lausen—Markranstädt	—	8,30	8,30	—	—	—
10. Leutzsch—Markranstädt—Corbetha	24,58	—	—	24,58	—	—
11 a. Halle a. Saale—Merseburg—Corbetha—Weißenfels	82,15	—	—	82,15	—	—
b. Güterbahn der Strecke Halle—Weißenfels auf Bhf Halle a. Saale vom Empfangsgebäude bis Zungenspitze der Abzweigungsweiche im rechten Hauptgleis	2,20	—	2,20	—	—	—
c. Merseburg—Mücheln	—	16,10	16,10	—	—	—
d. Merseburg—Lauchstedt—Schafstädt	—	17,75	17,75	—	—	—
e. Lauchstedt—Schlettau	—	10,22	10,22	—	—	—
f. Corbetha—Pörsten—Deuben	—	23,41	23,41	—	—	—
12 a. Halle a. Saale—Peißen (Personengleis)	6,88	—	6,88	—	—	—
b. Peißen—Delitzsch—Eilenburg	42,68	—	42,68	—	—	—
c. Eilenburg—Torgau—Falkenberg—Dobrilugk-Kirchhain—Finsterwalde—Calau—Cottbus	124,50	—	—	124,50	—	—
d. Halle a. Saale—Peißen (Gütergleis)	6,40	—	6,40	—	—	—
e. Verbindungsbahn in Delitzsch	1,63	—	1,63	—	—	—
f. (Eilenburg) Kültzschau—Pretzsch	—	37,90	37,90	—	—	—
g. Pratau—Pretzsch—Torgau	—	41,88	41,88	—	—	—
h. Verbindungsbahn in Falkenberg	2,10	—	—	2,10	—	—
13 a. Falkenberg—Elsterwerda—Ruhland—Hohenbocka—Mücka	111,09	—	111,09	—	—	—
b. Mücka—Niesky	9,06	—	—	9,06	—	—
c. Niesky—Horka—Kohlfurt	27,80	—	27,80	—	—	—
d. Verbindungsbahn in Hohenbocka	—	1,81	1,81	—	—	—
e. Verbindungsbahn in Horka	2,36	—	2,36	—	—	—
14 a. Halle a. Saale—Leipzig M. Bhf	33,07	—	—	33,07	—	—
b. Verbindungsbahn nach dem Steintorbhf in Halle a. Saale	4,67	—	4,67	—	—	—
c. Gütergleis auf Bhf Halle a. Saale, Richtung Magdeburg	2,65	—	2,65	—	—	—
d. Wahren—Leutzsch (Güterbahn)	3,09	—	—	3,09	—	—
e. Wahren—Thekla—Schönefeld	13,39	—	—	13,39	—	—
f. Verbindung zwischen den Bahnen d und e bei Wahren	1,04	—	—	1,04	—	—
g. Thekla—Heiterblick	2,81	—	—	2,81	—	—
15 a. Leipzig Eilenb. Bhf—Schönefeld—Heiterblick—Eilenburg	23,40	—	—	23,40	—	—
b. Schönefeld—Leipzig Dresdener Bhf	1,49	—	0,71	0,78	—	—
16 a. Halle a. Saale—Schlettau—Teutschenthal—Oberröblingen a. See—Blankenheim (Kr. Sangerhausen)	46,68	—	—	46,68	—	—
b. Gütergleis vor Bhf Halle a. Saale	3,80	—	3,80	—	—	—
c. Teutschenthal—Salzmünde—Saalehafen	—	9,53	9,53	—	—	—
d. Oberröblingen a. See—Querfurt—Vitzenburg	—	31,08	31,08	—	—	—
17 a. Cottbus—km 0,94 Richtung Sagan	1,00	—	1,00	—	—	—
b. km 0,94—Forst (Lauf.)—Teuplitz—Sorau—Sagan	71,86	—	—	71,86	—	—
18 a. Halle a. Saale—Trotha—Teicha	10,71	—	—	10,71	—	—
b. Trotha—Saalefluß	—	1,33	1,33	—	—	—
zusammen Halle a. Saale (lfde Nr 12, Sp. 6 bis 10)	1 554,78	418,66	1 092,10	881,86	—	—
	1 978,44					

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
13. Direktionsbezirk Hannover.						
1 a. Groß-Gleidingen — Peine — Hämelerwald — Lehrte — Kirchrode—Hannover—Wunstorf—Haste—Stadthagen—Minden (Westf.)—Löhne (Westf.) — Herford — Bielefeld — Brackwede — Gütersloh — Rheda (Westf.)—Neubeckum—Heeßen	225,40	—	—	225,40	—	—
b. Lehrte—Kirchrode (Personenbahn)	8,67	—	—	8,67	—	—
c. Hafenbahn bei Minden	—	0,93	0,93	—	—	—
d. Herford—Oberbehme	7,28	—	7,28	—	—	—
e. Herford—Lage (Lippe)—Himmighausen	47,26	—	47,26	—	—	—
f. Lage (Lippe)—Hameln	—	49,96	49,96	—	—	—
g. Lage (Lippe)—Bielefeld	—	21,77	21,77	—	—	—
h. Neubeckum—Beckum	—	5,89	5,89	—	—	—
2 a. Lehrte—Celle—Ülzen—Lüneburg—Harburg	153,28	—	—	153,28	—	—
b. Verbindungsbahn bei Lehrte	0,81	—	0,81	—	—	—
c. Ülzen—Ebstorf	11,73	—	—	11,73	—	—
d. Ebstorf—Soltau (Hann.)—Visselhövede—Langwedel	85,67	—	85,67	—	—	—
e. Soltau (Hann.)—Buchholz (Hann.)	—	45,11	45,11	—	—	—
f. Lüneburg—Buchholz (Hann.)	—	39,28	39,28	—	—	—
3. Lehrte—Hildesheim Hptbhf—Escherde—Nordstemmen	36,09	—	—	36,09	—	—
4. Lehrte—Isenbüttel—Fallersleben—Oebisfelde—Stendal—Rathenow—Wustermark	208,81	—	—	208,81	—	—
5 a. Stendal—Pretzier	52,07	—	52,07	—	—	—
b. Pretzier—Salzwedel—Bergen (Dumme)	20,64	—	—	20,64	—	—
c. Bergen (Dumme)—Wieren	21,08	—	21,08	—	—	—
d. Wieren—Ülzen	13,78	—	—	13,78	—	—
e. Oebisfelde—Salzwedel	—	59,16	59,16	—	—	—
f. Salzwedel—Lüchow	—	15,85	15,85	—	—	—
6 a. Hannover — Schwarmstedt — Walsrode — Visselhövede — Rotenburg (Hann.)	—	97,56	97,56	—	—	—
b. Celle—Schwarmstedt—Wahnebergen	—	75,26	75,26	—	—	—
c. Walsrode—Soltau (Hann.)	—	25,92	25,92	—	—	—
7 a. Hannover—Barnten—Nordstemmen—Elze	32,87	—	—	32,87	—	—
b. Verbindungsbahn Barnten—Escherde	3,83	—	3,83	—	—	—
8 a. Hannover Nord—Hannover Süd	2,58	—	—	2,58	—	—
b. Hannover Süd—Linden (Fischerhof)	3,96	—	3,96	—	—	—
c. Linden (Fischerhof)—Weetzen	9,14	—	—	9,14	—	—
d. Weetzen — Münder (Deister) — Hameln — Emmerthal — Schieder—Himmighausen	85,99	—	85,99	—	—	—
e. Himmighausen—Altenbeken	6,21	—	—	6,21	—	—
f. Linden (Fischerhof)—Linden (Küchengarten)	—	3,61	3,61	—	—	—
g. Weetzen—Gr.-Nenndorf—Haste	—	25,44	25,44	—	—	—
h. Gr.-Nenndorf—Eimbeckhausen—Münder (Deister)	—	22,46	22,46	—	—	—
i. Hafenbahn bei Hameln	—	1,89	1,89	—	—	—
k. Schieder—Blomberg	—	6,61	6,61	—	—	—
9 a. Wunstorf — Eystrup — Wahnebergen — Langwedel — Bremen — Burg-Lesum—Wulsdorf—Geestemünde	162,61	—	—	162,61	—	—
b. Geestemünde—km 186,61 l. R. auf Bremerhaven	2,56	—	2,56	—	—	—
c. km 186,61—Eigentumsgrenze bei km 187,10	—	0,49	0,49	—	—	—
d. (Geestemünde) Wulsdorf—Bremervörde—Hesedorf—Stade	—	66,56	66,56	—	—	—
e. Hafenbahn in Bremervörde	—	1,34	1,34	—	—	—
f. (Bremervörde) Hesedorf—Buchholz (Hann.)	—	52,99	52,99	—	—	—
g. Burg-Lesum—Grohn-Vegesack	5,90	—	—	5,90	—	—
h. Bremen Hptbhf—Bremen Neustadt (preußischer Anteil)	1,77	—	—	1,77	—	—
i. Teilstrecke der Verbindungsbahn über den Zollinlandsbhf Bremerhaven zum neuen und zum Kaiserhafen Ostseite	0,45	0,85	1,30	—	—	—
k. Teilstrecke der Verbindungsbahn vom Zollinlandsbhf Bremerhaven zum Kaiserhafen Westseite und zur Lloydhalle	0,86	—	0,86	—	—	—
l. Bremen—Sagehorn	17,77	—	—	17,77	—	—
10 a. Geestemünde—Speckenbüttel—Cuxhaven	—	43,23	43,23	—	—	—
b. Speckenbüttel—Bederkesa	—	17,61	17,61	—	—	—
11 a. Löhne—Rinteln—Hameln	52,95	—	52,95	—	—	—
b. Hameln—Elze	28,98	—	—	28,98	—	—
12. Hildesheim Hptbhf—Hildesheim Ost	2,54	—	—	2,54	—	—
zusammen Hannover (lfde Nr 13, Sp. 6 bis 10)	1 313,44	679,77	1 044,54	948,67	—	—
	1 993,21					
14. Direktionsbezirk Kattowitz.						
1 a. Brieg—Szczepanowitz—Oppeln—Groschowitz—Gogolin—Kandrzin—Laband	113,05	—	—	113,05	—	—
b. Oppelner Umgehungsbahn: Abzw. aus voriger Strecke — Oppeln Rangierbhf—Groschowitz	4,44	—	—	4,44	—	—
c. Kandrzin—Cosel Oberhafen	4,82	—	—	4,82	—	—
Seite	122,31	—	—	122,31	—	—

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	122,81	—	—	122,81	—	—
(1) d. Verbindung bei Kandrzin zwischen der Strecke 1 a und der Strecke Kandrzin—Ratibor (15 a)	1,81	—	—	1,81	—	—
2. Laband—Gleiwitz—Gleiwitz Rangierbhf	8,00	—	—	—	—	8,00
3 a. Gleiwitz Rangierbhf—Zabrze—Morgenroth—Schwientochlowitz—Kattowitz—Kunigundeweiche—Schoppinitz O. S.—Myslowitz	34,34	—	—	34,34	—	—
b. Schoppinitz O. S.—Reichsgrenze bei Sosnowice	2,09	—	2,09	—	—	—
c. Myslowitz—Reichsgrenze bei Slupna	1,71	—	1,71	—	—	—
d. Zabrze—Koksanstalt	—	2,75	2,75	—	—	—
e. Morgenroth—Mathildegrube (2,68) m. Abzw n. Hubertushütte (3,29)	—	5,97	5,97	—	—	—
f. Kattowitz—Karolinegrube I (4,20) mit westlicher Einführung in Bhf Kattowitz (1,24) und m. Abzw. n. Ferdinandgrube (1,20)	—	6,64	6,64	—	—	—
g. Abzw. nach Karolinegrube II (1,74) und nach Waterloogrube (0,38)	—	2,12	2,12	—	—	—
h. Kunigundeweiche—Richthofenschacht	—	2,54	2,54	—	—	—
i. Kunigundeweiche—Eichenau	—	2,73	2,73	—	—	—
k. Abzw. aus voriger Strecke nach Luisenglückgrube (0,92) und nach Abendsterngrube (0,68)	—	1,60	1,60	—	—	—
4. Myslowitz—Eigentumsgrenze von Oswiecim	22,33	—	22,33	—	—	—
5 a. Gleiwitz—Sosnitza—Kochlowitz—Idaweiche	25,30	—	25,30	—	—	—
b. Sosnitza—Guidogrube—Morgenroth	—	11,20	11,20	—	—	—
c. Grubenanschluß nach dem Krugschacht der Königin Luisegrube (1,84), nach Poremba Tiefbauschacht (0,40) und nach Gottessegengrube (2,86) und Verbindung Wolfgangweiche—Friedenshütte (0,37)	—	5,47	5,47	—	—	—
d. Kochlowitz—Friedenshütte	5,30	—	5,30	—	—	—
6. Sosnitza—Preiswitz—Orzesche—Sohrau O. S.	—	30,82	30,82	—	—	—
7 a. Kattowitz—Idaweiche	5,41	—	—	5,41	—	—
b. Idaweiche—Emanuelsegen	4,64	—	4,64	—	—	—
c. Emanuelsegen—Hans Heinrichschacht	—	2,40	2,40	—	—	—
d. Verbindung bei Kattowitz zwischen den Strecken Schwientochlowitz—Kattowitz und Kattowitz—Idaweiche	0,95	—	0,95	—	—	—
8. Oppeln—Schiedlow—Neisse	—	48,41	48,41	—	—	—
9. Schiedlow—Deutsch-Leippe	—	26,60	26,60	—	—	—
10 a. Groschowitz—Peiskretscham—Borsigwerk—Bobrek—Beuthen O.S.—Chorzow	83,48	—	—	83,48	—	—
b. Grubenanschluß nach der Hohenzollerngrube bei Beuthen O. S. (1,16) sowie nach dem Krugschacht der Königsgrube (0,57) und der Gräfin Lauragrube (0,54) bei Chorzow	—	2,27	2,27	—	—	—
11. Peiskretscham—Laband	5,31	—	—	5,31	—	—
12. Gleiwitz—Borsigwerk	12,85	—	12,85	—	—	—
13 a. Morgenroth—Orzegow—Borsigwerk	6,33	—	—	6,33	—	—
b. Abzw. aus voriger Strecke—Karf	2,92	—	—	2,92	—	—
c. Bobrek—Karf	—	1,05	1,05	—	—	—
14 a. Morgenroth—Beuthen O. S.	7,82	—	7,82	—	—	—
b. Beuthen O. S.—Karf—Neu-Radzionkau	8,66	—	—	8,66	—	—
c. Abzw. Orzegow—Gotthardschacht (1,37) und Karf—Carsten Zentrumgrube (1,25)	—	2,62	2,62	—	—	—
15 a. Kandrzin—Nendza—Ratibor—Annaberg	52,57	—	—	52,57	—	—
b. Annaberg—Reichsgrenze vor Oderberg	1,29	—	1,29	—	—	—
16 a. Nendza—Summin—Niedobschütz—Rybnik—Egerfeld—Friedrichsgrube—Orzesche—Idaweiche	69,21	—	69,21	—	—	—
b. Friedrichsgrube—Lazisk—Tichau	—	16,94	16,94	—	—	—
c. Lazisk—Martha-Valeskagrube	—	1,86	1,86	—	—	—
d. Lazisk—Trautscholdsegengrube	—	1,76	1,76	—	—	—
17. Annaberg (Pr. Oderberg)—Niedobschütz	—	25,68	25,68	—	—	—
18. Ratibor—Studzienna—Bauerwitz—Leobschütz	37,70	—	37,70	—	—	—
19. (Ratibor) Studzienna—Reichsgrenze vor Troppau	—	26,78	26,78	—	—	—
20 a. Kandrzin—Cosel—Deutsch-Rasselwitz—Neustadt O. S.—Deutsch-Wette	62,98	—	—	62,98	—	—
b. Cosel—Polnisch-Neukirch	—	16,37	16,37	—	—	—
21 a. Deutsch-Rasselwitz—Leobschütz	15,37	—	15,37	—	—	—
b. Leobschütz—Reichsgrenze vor Jägerndorf	—	14,56	14,56	—	—	—
22. Oppeln—Vossowska	31,79	—	31,79	—	—	—
23. Öls—Namslau	27,21	—	—	27,21	—	—
24 a. Namslau—Jellowa—Oppeln	—	59,96	59,96	—	—	—
b. Jellowa—Kreuzburg O. S.	—	25,09	25,09	—	—	—
25. Namslau—Kreuzburg O. S.—Vossowska—Tarnowitz	118,13	—	118,13	—	—	—
26. Kreuzburg O. S.—Lublinitz—Tarnowitz	84,23	—	—	84,23	—	—
27. Lublinitz—Preußisch-Herby—Reichsgrenze	—	16,96	16,96	—	—	—
28. Lublinitz—Vossowska	—	24,09	24,09	—	—	—
29 a. Tarnowitz—Neu-Radzionkau—Scharley—Beuthen R. O. U.	14,50	—	—	14,50	—	—
b. Scharley—Radzionkaugrube	—	0,78	0,78	—	—	—
c. Beuthen R. O. U.—Rebensblickschacht	—	1,72	1,72	—	—	—
30. Beuthen R. O. U.—Chorzow	4,85	—	4,85	—	—	—
31. Chorzow—Königshütte—Schwientochlowitz	6,16	—	6,16	—	—	—
32. Chorzow—Königshütte—Abzw. Bismarckhütte (Schwientochlowitz)	6,36	—	6,36	—	—	—
Seite....	894,21	887,74	762,09	511,86	—	8,00

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt- bahnen	Neben- bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	894,31	387,74	762,99	511,06	—	8,00
33 a. Chorzow—Laurahütte—Eichenau—Schoppinitz N. O. U.	12,34	—	—	12,34	—	—
b. Laurahütte—Fannyschacht	—	0,70	0,70	—	—	—
c. Eichenau—Fürstin Paulineschacht	—	2,96	2,96	—	—	—
d. Eichenau—Abendsterngrube	—	1,05	1,05	—	—	—
e. Abzw. Abendsterngrube—Luisenglückgrube	—	0,75	0,75	—	—	—
f. Schoppinitz N. O. U.—Wildensteinsegengrube-Kronprinzenschacht....	—	0,66	0,66	—	—	—
34 a. Schoppinitz N O U.—Reichsgrenze vor Sosnowice	2,00	—	2,00	—	—	—
b. Verbindung zwischen Bhf Schoppinitz N. O. U. und der Strecke Kattowitz—Myslowitz	0,85	—	0,85	—	—	—
35 a. Schoppinitz N. O. U.—Agathe-Weiche—Emanuelsegen	—	11,64	11,64	—	—	—
b. Agathe-Weiche—Kaiser Wilhelmschacht	—	2,00	2,00	—	—	—
36 a. Emanuelsegen—Tichau—Kobier	18,44	—	18,44	—	—	—
b. Kobier—Pleß	10,44	—	—	10,44	—	—
c. Pleß—Eigentumsgrenze vor Dziedih	7,95	—	7,95	—	—	—
zusammen Kattowitz*) (lfde Nr 14, Sp. 6 bis 10 und 12)....	946,33	407,40	810,99	534,74	—	8,00
	1 353,73					
15. Direktionsbezirk Königsberg i. Preußen.						
1 a. Gülbenboden—Braunsberg—Kobbelbude—Königsberg i. Pr. Produktenbhf.—Königsberg i. Pr. Ostbhf—Löwenhagen—Wehlau—Insterburg—Gumbinnen—Stallupönen—Eydtkuhnen—Reichsgrenze	257,25	—	—	257,25	—	—
b. Güldenboden—Maldeuten	—	26,98	26,98	—	—	—
c. Braunsberg—Mehlsack	—	27,12	27,12	—	—	—
d. Königsberg i. Pr. Produktenbhf—Königsberg i. Pr. Kaibhf	—	1,16	1,16	—	—	—
e. Königsberg i. Pr. Ostbhf—Königsberg i. Pr. Lizentbhf—Rothenstein (Ostpr.)—Labiau—Tilsit	—	125,62	125,62	—	—	—
f. Löwenhagen—Gerdauen	—	60,79	60,79	—	—	—
g. Insterburg—Goldap—Marggrabowa—Lyck..................	—	118,79	118,79	—	—	—
h. Goldap—Tollmingkehmen—Stallupönen	—	50,67	50,67	—	—	—
2 a. Pillau—Fischhausen—Juditten	41,07	—	41,07	—	—	—
b. Juditten—Ratshof—Kreuzung mit der Strecke Königsberg i. Pr.—Tilsit (km 45,01)	3,83	—	—	3,83	—	—
c. km 45,01—Königsberg Lizentbhf	0,85	—	0,85	—	—	—
d. Ratshof—Königsberg i. Pr. Pregelbhf	—	0,59	0,59	—	—	—
e. Königsberg i. Pr. Lizentbhf—Königsberg i. Pr. Südbhf—Korschen ..	81,05	—	81,05	—	—	—
f. Korschen—Rastenburg—Lötzen—Lyck	98,72	—	—	98,72	—	—
g. Lyck—Reichsgrenze bei Prostken......................	16,43	—	16,43	—	—	—
h. Lötzen—Kruglanken—Angerburg	—	34,64	34,64	—	—	—
i. Fischhausen—Palmnicken	—	18,43	18,43	—	—	—
3 a. Insterburg—Tilsit—Pogegen—Memel	146,14	—	146,14	—	—	—
b. Tilsit—Stallupönen	—	76,21	76,21	—	—	—
c. Pogegen—Laugszargen	—	22,00	22,00	—	—	—
d. Hafenbahn in Memel	—	1,79	1,79	—	—	—
e. Memel—Dangefluß	—	1,25	1,25	—	—	—
f. Memel—Bajohren	—	20,63	20,63	—	—	—
4 a. Osterode (Ostpr.)—Allenstein—Rothfließ—Bischdorf—Korschen......	107,25	—	—	107,25	—	—
b. Allenstein—Hohenstein (Ostpr.)—Neidenburg—Soldau	—	83,29	83,29	—	—	—
c. Neidenburg—Ortelsburg	—	63,56	63,56	—	—	—
d. Allenstein—Ortelsburg—Rudczanny—Johannisburg (Ostpr)—Lyck ..	—	157,42	157,42	—	—	—
e. Rothfließ—Bischofsburg—Sensburg—Rudczanny	—	67,17	67,17	—	—	—
f. Johannisburg (Ostpr.)—Lötzen	—	53,92	53,92	—	—	—
5 a. Korschen—Gerdauen—Insterburg.....................	70,36	—	70,36	—	—	—
b. Gerdauen—Angerburg—Goldap	—	86,63	86,63	—	—	—
6 a. Marienburg—Miswalde—Maldeuten—Mohrungen—Göttkendorf—Allenstein	—	113,60	113,60	—	—	—
b. Mohrungen—Wormditt	—	29,14	29,14	—	—	—
c. Wormditt—Heilsberg—Bischdorf	—	64,48	64,48	—	—	—
d. Göttkendorf—Wormditt—Mehlsack—Zinten—Perwilten	—	103,08	103,08	—	—	—
e. Perwilten—Kobbelbude	—	0,59	—	0,59	—	—
f. Zinten—Heilsberg—Rothfließ	—	82,22	82,22	—	—	—
7. Elbing—Miswalde—Liebemühl—Osterode (Ostpr.)—Hohenstein (Ostpr.)	—	113,20	113,20	—	—	—
zusammen Königsberg i. Pr. (lfde Nr 15, Sp. 6 bis 10)	823,85	1 604,96	1 961,17	467,64	—	—
	2 428,81					

*) Außerdem noch die Schmalspurbahnen Karf—Tarnowitz—Lassowitzweiche, Karf—Wilhelminehütte, Karf—Morgenroth—Gleiwitz, Karf—Ludwigsglück—Sosnitza, Karf—Godullahütte, Roßberg—Godullahütte, Poremba—Morgenroth—Karf, Lassowitzweiche—Georgenberg—Bibiella, Kesselgrube—Danieletz—Rudy-Piekar und Poremba—Nebenhütte nebst Abzweigungen, zusammen 165,20 km, davon 161,20 km ein- und 4,00 km (Strecke Roßberg—Maczeikowitz) zweigleisig.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
16. Direktionsbezirk Magdeburg.						
1 a. Werder (Havel)—Brandenburg Staatsbhf—Biederitz—Magdeburg-Neustadt—Magdeburg Hptbhf	105,87	—	—	105,87	—	—
b. Biederitz—Loburg Staatsbhf	—	26,53	26,53	—	—	—
c. Biederitz—Güterglück—Zerbst	34,51	—	—	34,51	—	—
d. Verbindungsbahn in Magdeburg	6,26	—	6,26	—	—	—
e. Magdeburg-Friedrich Wilhelmsgarten—Magdeburg-Friedrichstadt	—	2,31	2,31	—	—	—
f. Magdeburg Elbbhf—Magdeburg Ladestelle a. d. Sülze	—	1,80	1,80	—	—	—
2 a. Wannsee—Belzig Staatsbhf—Güterglück—Calbe (Saale)—Güsten—Sandersleben—Hettstedt—Mansfeld—Blankenheim (Kr. Sangerhausen)	175,30	—	—	175,30	—	—
b. Calbe (Saale)—Grizehne	—	2,26	2,26	—	—	—
3 a. Magdeburg Hptbhf — Magdeburg-Buckau — Blumenberg — Oschersleben a. d. Bode—Nienhagen—Halberstadt	58,53	—	—	58,53	—	—
b. Blumenberg—Eilsleben (Bez. Magdeburg)	—	25,30	25,30	—	—	—
c. Blumenberg—Etgersleben—Staßfurt	—	32,63	32,63	—	—	—
d. Etgersleben—Förderstedt	—	17,70	17,70	—	—	—
e. Halberstadt—Wegeleben	7,29	—	—	7,29	—	—
f. Wegeleben—Quedlinburg—Thale Staatsbhf	20,92	—	20,92	—	—	—
g. Abzweigung noch dem Güterbhf in Thale	0,63	—	0,69	—	—	—
4 a. Magdeburg Hptbhf—Magdeburg-Neustadt—Stendal	58,73	—	—	58,73	—	—
b. Stendal—Wittenberge	58,64	—	58,64	—	—	—
5. Magdeburg (Abzw. bei Barleben)—Neuhaldensleben—Obisfelde	55,19	—	55,19	—	—	—
6 a. Magdeburg Hptbhf—Magdeburg-Buckou	2,69	—	—	2,69	—	—
b. Magdeburg-Buckau—Westerhüsen-Salbke	4,98	—	—	4,98	—	—
c. Gütergleise Magdeburg-Buckau—Westerhüsen-Salbke	4,91	—	—	4,91	—	—
d. Westerhüsen-Salbke—Schönebeck	7,45	—	—	—	—	7,45
e. Schönebeck—Grizehne—Cöthen—Stumsdorf—Halle (Saale)	71,00	—	—	71,00	—	—
f. Gütergleise Magdeburg Hptbhf—Halberstadt auf Bhf Magdeburg-Buckau	4,82	—	—	4,82	—	—
g. Schönebeck—Blumenberg	—	25,46	25,46	—	—	—
h. Cöthen—Aken	—	12,60	12,60	—	—	—
7. Schönebeck—Förderstedt—Staßfurt—Güsten	28,59	—	—	28,53	—	—
8 a. Magdeburg Hptbhf—Magdeburg-Sudenburg	2,90	—	—	2,90	—	—
b. Mogdeburg-Sudenburg—Eilsleben (Bez. Magdeburg)—Schöningen Staotsbhf	44,24	—	—	44,24	—	—
c. Magdeburg-Sudenburg—Magdeburg-Buckau	—	2,99	2,99	—	—	—
d. Eilsleben (Bez. Magdeburg)—Helmstedt	17,74	—	—	17,74	—	—
9 a. Braunschweig—Wolfenbüttel—Jerxheim—Oschersleben a. d. Bode	65,65	—	—	65,65	—	—
b. Jerxheim—Nienhagen b. Halberstadt	—	32,81	32,81	—	—	—
10 a. Wolfenbüttel—Börßum	11,94	—	—	11,94	—	—
b. Börßum—Vienenburg Personenbhf	13,30	—	13,30	—	—	—
c. Vienenburg Personenbhf—Bad Harzburg	7,00	—	—	7,00	—	—
11 a. Braunschweig Hptbhf—Braunschweig Ostbhf—Schandelah—Helmstedt (38,81 km) mit der Verbindungsbohn bei Braunschweig (2,79 km)	41,53	—	—	41,53	—	—
b. Isenbüttel—Wieren	—	55,10	55,10	—	—	—
c. Isenbüttel—Braunschweig (Abzw.)	—	24,56	24,56	—	—	—
d. Schondelah—Obisfelde	—	29,61	29,61	—	—	—
e. Helmstedt—Obisfelde	—	35,54	35,54	—	—	—
12 a. Helmstedt—Schöningen Staatsbhf	11,00	—	11,00	—	—	—
b. Schöningen Staatsbhf—Jerxheim—Börßum—Ringelheim—Neuekrug	68,28	—	—	68,28	—	—
13 a. Braunschweig Hptbhf—Groß-Gleidingen	7,77	—	—	7,77	—	—
b. Groß-Gleidingen—Hildesheim Hptbhf	34,35	—	34,35	—	—	—
14 a. Hildesheim Ost—Großdüngen—Derneburg—Ringelheim—Grauhof Personenbhf—Goslar	50,89	—	—	50,89	—	—
b. Abzweigung nach dem Güterbhf Grauhof	0,80	—	0,80	—	—	—
15 a. Teicha-Nauendorf (Saolkreis) Staatsbhf—Cönnern—Sandersleben—Aschersleben—Frose—Wegeleben (72,06 km) und Halberstodt—Heudeber-Dannstedt—Wasserleben—Vienenburg Güterbhf—Vienenburg Personenbhf—Goslar (49,61 km)	121,67	—	—	121,67	—	—
b. Goslar—Langelsheim—Neuekrug	16,16	—	16,16	—	—	—
c. Cönnern—Baalberge	—	11,29	11,29	—	—	—
d. Frose—Gernrode—Quedlinburg	—	29,86	29,86	—	—	—
e. Heudeber-Dannstedt—Minsleben—Wernigerode—Bad Harzburg	—	32,19	32,19	—	—	—
f. Vienenburg Güterbhf—Grauhof Güterbhf—Langelsheim	17,42	—	17,42	—	—	—
g. Langelsheim—Clausthal-Zellerfeld	—	24,98	24,98	—	—	—
16 a. Aschersleben—Güsten—Bernburg—Baalberge—Biendorf—Cöthen	43,53	—	—	43,53	—	—
b. Bernburg—Calbe (Saale)	—	14,95	14,95	—	—	—
c. Biendorf—Gerlebogk Staatsbhf	—	6,92	6,92	—	—	—
zusammen Magdeburg (lfde Nr 16, Sp. 6 bis 10 und 12)	1 278,29	447,28	676,85	1 041,20	—	7,45
	1 725,60					

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

17. Direktionsbezirk Mainz.*)

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein- gleisige Strecken	4 zwei- gleisige Strecken	5 drei- gleisige Strecken	6 vier- und mehr- gleisige Strecken
	km					
1 a. Bayerische Grenze—Worms Hptbhf—Osthofen—Guntersblum—Nierstein—Bodenheim—Mainz Süd	47,25	—	—	47,25	—	—
b. Bodenheim—Undenheim-Köngernheim—Gau-Odernheim—Alzey	—	30,90	30,90	—	—	—
c. Undenheim-Köngernheim—Nierstein	—	10,31	10,31	—	—	—
d. Osthofen—Rheindürkheim—Guntersblum	—	18,78	18,78	—	—	—
e. Gau-Odernheim—Osthofen	—	18,75	18,75	—	—	—
f. Ufergleis bei Rheindürkheim	—	0,83	0,83	—	—	—
g. Hafenbahn bei Nierstein	—	0,68	0,68	—	—	—
h. Worms Hptbhf—Gundheim	—	11,29	11,29	—	—	—
2 a. Landesgrenze bei Bingerbrück—Bingen—Gau-Algesheim—Ingelheim—Mombach—Mainz Hptbhf	30,57	—	—	30,57	—	—
b. Coblenz Hptbhf—Boppard—Bingerbrück—Landesgrenze	61,19	—	—	61,19	—	—
c. Gau-Algesheim—Büdesheim-Dromersheim—Gensingen-Horrweiler—Bad Kreuznach—Bad Münster a. Stein (23,89 km):						
α. Gau-Algesheim—Büdesheim-Dromersheim—Gensingen-Horrweiler—Landesgrenze	17,38	—	—	17,38	—	—
β. Landesgrenze—Bad Kreuznach—Bad Münster a. Stein	6,51	—	—	6,51	—	—
d. Mainz Hptbhf—Zollhafen (Eigentumsgrenze)	—	0,30	0,30	—	—	—
3 a. Hochheim (Betriebsstation Kostheim)—Biebrich Ost—Wiesbaden Hptbhf—Biebrich Hptbhf—Oberlahnstein—Niederlahnstein	101,63	—	—	101,63	—	—
b. Biebrich Ost—Biebrich Rheinbhf	—	1,32	1,32	—	—	—
c. Biebrich Ost—Biebrich Hptbhf (Einmündung in die Strecke 3a)	0,89	—	—	0,89	—	—
d. Biebrich Ost—Waldstraße—Wiesbaden West	—	5,35	5,35	—	—	—
e. Biebrich Ost—Betriebsstation G—Wiesbaden Süd	3,24	—	3,24	—	—	—
f. Betriebsstation G—Eigentumsgrenze vor dem Schlachthause in Wiesbaden	—	1,58	1,58	—	—	—
g. Wiesbaden Hptbhf—Waldstraße—Dotzheim	—	6,16	6,16	—	—	—
4 a. Mombach—Blockstelle Kaiserbrücke West—Blockstelle Kaiserbrücke Ost—Betriebsstation Kostheim—Bischofsheim (Hessen) (13,11 km):						
α. Preußisches Eigentum (Mitte Rhein—Mitte Main)	8,63	—	—	8,63	—	—
β. Hessisches Eigentum (Mombach—Mitte Rhein und Mitte Main—Bischofsheim [Hessen])	4,48	—	—	4,48	—	—
b. Mainz Hptbhf—Blockstelle Kaiserbrücke West	2,99	—	—	2,99	—	—
c. Blockstelle Kaiserbrücke Ost—Biebrich Ost	2,34	—	—	2,34	—	—
5. Bingerbrück—Langenlonsheim—Bad Kreuznach—Bad Münster a. Stein	20,14	—	—	20,14	—	—
6 a. Mainz Hptbhf—Mainz Süd—Bischofsheim (Hessen)—Gross-Gerau—Hammelstrift—Darmstadt Hptbhf—Kranichstein—Dieburg—Babenhausen (Hessen)—Aschaffenburg	76,22	—	—	76,22	—	—
b. Bischofsheim (Hessen)—Gustavsburg (Hafenbahn)	4,17	—	4,17	—	—	—
c. Verbindungsbahn bei Darmstadt (Hammelstrift—Kranichstein)	3,71	—	—	3,71	—	—
7. Bischofsheim (Hessen)—Goldstein (23,60 km):						
α. Bischofsheim (Hessen)—Landesgrenze	17,28	—	—	17,28	—	—
β. Landesgrenze—Goldstein	6,32	—	—	6,32	—	—
8 a. Darmstadt Hptbhf—Darmstadt Ostbhf—Reinheim—Wiebelsbach-Heubach—Hetzbach—Eberbach	81,15	—	81,15	—	—	—
b. Wiebelsbach-Heubach—Babenhausen (Hessen)	15,12	—	15,12	—	—	—
c. Babenhausen (Hessen)—Hanau Ost (19,98 km):						
α. Babenhausen (Hessen)—Landesgrenze	18,05	—	18,05	—	—	—
β. Landesgrenze—Hanau Ost	1,93	—	1,93	—	—	—
d. Dieburg—Gross-Zimmern—Reinheim	—	9,27	9,27	—	—	—
e. Darmstadt Ostbhf—Gross-Zimmern	—	13,08	13,08	—	—	—
9 a. Worms Hptbhf—Monsheim—Wachenheim-Mölsheim—bayerische Grenze	15,43	—	—	15,43	—	—
b. Monsheim—Hohensülzen—bayerische Grenze	2,44	—	2,44	—	—	—
10 a. Monsheim—Alzey	18,48	—	18,48	—	—	—
b. Alzey—Armsheim	7,69	—	—	7,69	—	—
c. Armsheim—Sprendlingen (Rheinh.)—Gensingen-Horrweiler—Büdesheim-Dromersheim—Bingen	25,67	—	25,67	—	—	—
d. Bayerische Grenze—Wahlheim—Alzey	8,98	—	8,98	—	—	—
e. Armsheim—Wendelsheim	—	9,29	9,29	—	—	—
f. Armsheim—Mainz Hptbhf	33,40	—	33,40	—	—	—
11 a. Worms Hptbhf—Blockstelle Landdamm—Hofheim i. Ried—Biblis—Gernsheim—Goddelau-Erfelden—Hammelstrift	40,63	—	—	40,63	—	—
b. Hammelstrift—Darmstadt Hptbhf	2,97	—	2,97	—	—	—
c. Lampertheim—Anschlussweiche bei Blockstelle Landdamm	9,30	—	9,30	—	—	—
d. Hofheim i. Ried—Lorsch—Bensheim	17,54	—	17,54	—	—	—
e. Mannheim Hptbhf—Mannheim-Käferthal—Mannheim-Waldhof—Lampertheim—Biblis	28,10	—	—	28,10	—	—
f. Lampertheim—Weinheim Hptbhf	—	18,30	18,30	—	—	—
Seite....	212,72 529,02	14,41 141,77	19,58 379,04	207,55 291,75	— —	— —

*) Die hessischen und badischen Staatseisenbahnstrecken sind in Antiqua-Schrift, die zugehörigen Längenangaben *cursiv* gesetzt; die badischen Strecken sind zur Unterscheidung von den hessischen außerdem mit einem † bezeichnet.

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag *)	212,72 *529,02*	14,41 *141,77*	19,58 *379,04*	207,58 *291,75*	— —	— —
(11) g. Mannheim Neckarvorstadt—Mannheim-Waldhof	*4,43*	—	*4,43*	—	—	—
h. Hafenbahn bei Gernsheim	—	*1,60*	*1,60*	—	—	—
i. Hafenbahn bei Worms Rhein	—	*2,46*	*2,46*	—	—	—
k. Goddelau-Erfelden—Dornberg-Groß-Gerau—Goldstein (29,04 km):						
α. Goddelau-Erfelden—Landesgrenze	*26,00*	—	—	*26,00*	—	—
β. Landesgrenze—Goldstein	8,04	—	—	8,04	—	—
l. Verbindungsbahn bei Gross-Gerau	*1,85*	—	—	*1,85*	—	—
12 a. Frankfurt-Louisa—Isenburg (8,45 km):						
α. Frankfurt-Louisa—Landesgrenze	8,18	—	—	—	8,18	—
β. Landesgrenze—Isenburg	*0,27*	—	—	—	*0,27*	—
b. Isenburg—Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.)—Darmstadt Hptbhf—Eberstadt — Bickenbach — Bensheim — Heppenheim — Weinheim Hptbhf—Friedrichsfeld—Heidelberg (*80,75* km):						
α. Isenburg — Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.) — Darmstadt Hptbhf— Eberstadt — Bickenbach — Bensheim—Heppenheim—badische Grenze	*49,10*	—	—	*49,10*	—	—
β. badische Grenze—Weinheim Hptbhf—Friedrichsfeld—Heidelberg †	† *31,65*	—	—	† *31,65*	—	—
c. Friedrichsfeld—Schwetzingen †	† *7,03*	—	—	† *7,03*	—	—
d. Isenburg—Neu-Isenburg	—	*2,56*	*2,56*	—	—	—
e. Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.)—Ober-Roden	—	*15,02*	*15,02*	—	—	—
f. Eberstadt—Pfungstadt	—	*1,89*	*1,89*	—	—	—
g. Bickenbach—Seeheim	—	*4,35*	*4,35*	—	—	—
h. Heppenheim—Lorsch	—	*5,87*	*5,87*	—	—	—
i. Weinheim Hptbhf—Mörlenbach—Fürth i. Odenwald	—	*16,52*	*16,52*	—	—	—
k. Mörlenbach—Wahlen	—	*15,93*	*15,93*	—	—	—
zusammen Mainz (lfde Nr 17, Sp. 6 bis 11)	868,20	222,38	469,05	617,27	8,45	—
	1 090,67					
davon: preußisches Eigentum	*218,94*	*14,41*	*19,58*	*210,39*	*3,18*	—
	233,35					
hessisches Eigentum	*610,67*	*207,97*	*449,67*	*368,70*	*0,27*	—
	818,64					
badisches Eigentum	† *38,68*	—	—	† *38,68*	—	—

18. Direktionsbezirk Münster i. Westfalen.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
1 a. Herbest-Dorsten—Coesfeld—Burgsteinfurt—Rheine	81,40	—	81,40	—	—	—
b. Rheine—Quakenbrück	—	60,75	60,75	—	—	—
2 a. Hamm (Westf.)—Münster (Westf.)	35,27	—	—	35,27	—	—
b. Münster (Westf.)—Rheine	39,10	—	39,10	—	—	—
c. Rheine—Salzbergen	7,94	—	—	7,94	—	—
d. Salzbergen—Lingen—Meppen—Ihrhove—Leer—Emden	131,86	—	131,86	—	—	—
e. Verbindungsbahn vom Bhf Rheine nach der Ems	—	1,55	1,55	—	—	—
f. Verbindungsbahn vom Bhf Lingen nach dem Emskanal	—	0,78	0,78	—	—	—
3 a. Emden—Finkenburg—Norden	30,40	—	30,40	—	—	—
b. Norden—Wittmund—Landesgrenze	—	46,34	46,34	—	—	—
c. Finkenburg—Aurich	—	13,23	13,23	—	—	—
d. Norden—Norddeich	—	5,70	5,70	—	—	—
e. Emden (Abzw.)—Emden Außenhafen	—	2,45	2,45	—	—	—
4. Münster (Westf.)—Burgsteinfurt—Ochtrup—Gronau (Westf.)	—	56,22	56,22	—	—	—
5 a. Lüdinghausen—Dülmen Ost—Coesfeld—Ahaus—Gronau (Westf.)—Reichsgrenze bei Glanerbrück	66,48	—	66,48	—	—	—
b. Verbindungsbahn bei Dülmen zwischen den Bahnstrecken 5a und 7a	1,26	—	1,26	—	—	—
6. Münster (Westf.)—Warendorf (Westf.)—Rheda (Westf.)—Lippstadt	—	72,98	72,98	—	—	—
7 a. Sinsen — Haltern (Westf.) — Dülmen — Münster (Westf.) — Lengerich (Westf.)—Hasbergen—Osnabrück Hptbhf—Osnabrück Bremer Bhf—Bassum—Kirchweyhe—Blockst. Gabelung—Bremen Hptbhf	222,64	—	—	222,64	—	—
b. Osnabrück Hptbhf (Abzw.) — Osede — Brackwede — Hövelhof — Sennelager—Paderborn Nord—Paderborn Hptbhf	—	88,65	88,65	—	—	—
c. Löhne (Westf.)—Kirchlengern	5,02	—	5,02	—	—	—
d. Kirchlengern—Bünde (Westf.)—Osnabrück Hptbhf	42,13	—	—	42,13	—	—
e. Kirchlengern—Oberbehme	2,24	—	2,24	—	—	—
f. Paderborn Nord—Lippspringe	—	7,45	7,45	—	—	—
Seite	665,74	856,10	713,86	307,98	—	—

*) Vgl. die Anmerkung auf S. 157.

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1 Haupt-bahnen	2 Neben-bahnen	3 ein-	4 zwei-	5 drei-	6 vier- und mehr-
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag....	665,74	856,10	713,86	307,98	—	—
(7) g. Osnabrück Hptbhf—Osnabrück Hannov. Güterbhf—Eversburg......	4,67	—	—	4,67	—	—
h. Eversburg—Ibbenbüren—Rheine	42,67	—	42,67	—	—	—
i. Rheine—Ochtrup	—	21,64	21,64	—	—	—
k. Verbindungsbahn in Osnabrück zwischen dem Bremer und dem Hannov. Güterbhf......	0,71	—	0,71	—	—	—
l. Kirchweyhe (Blockst. Gabelung)—Sagehorn—Rotenburg (Hann.)—Buchholz (Hann.)—Harburg Hptbhf	97,10	—	—	97,10	—	—
m. Bünde (Westf.)—Bassum	—	86,82	86,82	—	—	—
n. Rotenburg (Hann.)—Zeven (Hann.)	—	25,61	25,61	—	—	—
8 a. Haltern (Westf.)—Hervest-Dorsten—Wesel	41,12	—	41,12	—	—	—
b. Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Dorsten und Hervest-Dorsten......	1,72	—	1,79	—	—	—
c. Wesel—Bocholt—Reichsgrenze bei Winterswyk	30,98	—	30,98	—	—	—
9. Coesfeld—Borken (Westf.)—Bocholt—Empel	—	68,80	68,80	—	—	—
zusammen Münster i. Westf. (lfde Nr 18, Sp. 6 bis 10)....	884,78	558,97	1 034,00	409,75	—	—
	1 443,75					

19. Direktionsbezirk Posen.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
1 a. Fürstenwalde—Frankfurt (Oder)—Guben—Sommerfeld......	109,64	—	—	109,64	—	—
b. Frankfurt (Oder)—Reppen—Bentschen......	99,34	—	—	99,34	—	—
c. Frankfurt (Oder)—Grube Vaterland	4,09	—	4,09	—	—	—
d. Reppen—Meseritz—Wierzebaum—Birnbaum—Rokietnice	—	160,53	160,53	—	—	—
e. Wierzebaum—Schwerin (Warthe)......	—	21,14	21,14	—	—	—
2 a. Cottbus—km 174,86 Richtung Guben......	1,00	—	1,00	—	—	—
b. km 174,86—Kaltenborn—Guben—Rothenburg (Oder)—Züllichau—Bentschen—Opalenitza—Posen......	209,22	—	—	209,22	—	—
c. Züllichau—Wollstein	—	38,37	38,37	—	—	—
d. Wollstein—Grätz......	—	28,90	28,90	—	—	—
e. Wollstein—Kontopp	—	26,49	26,49	—	—	—
f. Lissa (Posen)—Wollstein—Bentschen	68,78	—	68,79	—	—	—
g. Bentschen — Meseritz — Schwerin (Warthe) — Landsberg (Warthe)-Brückenvorstadt	—	74,71	74,71	—	—	—
h. Kosten (Posen)—Grätz—Opalenitza	—	39,94	39,94	—	—	—
3 a. Obernigk — Trachenberg — Rawitsch — Bojanowo — Lissa (Posen)—Kosten (Posen)—Czempin—Posen	138,52	—	—	138,62	—	—
b. Trachenberg—Herrnstadt	—	24,50	24,50	—	—	—
c. Bojanowo—Glogau (Ggo)	—	50,03	50,03	—	—	—
d. Czempin—Mieschkow	—	53,56	53,56	—	—	—
4 a. Lissa (Posen)—Glogau—Waltersdorf—Sagan......	104,70	—	—	104,70	—	—
b. Glogau—Neusalz (Oder)—Grünberg (Schl.)—Rothenburg (Oder)—Reppen......	124,63	—	124,68	—	—	—
c. Neusalz (Oder)—Freystadt (N.-Schl.)—Sagan	—	40,11	40,11	—	—	—
d. Freystadt (N.-Schl.)—Waltersdorf—Reisicht	—	61,42	61,42	—	—	—
e. Benau—Grünberg (Schl.)......	—	40,62	40,62	—	—	—
5 a. Lissa (Posen)—Betriebsstation Lsb (Personengleise)	6,67	—	—	6,67	—	—
b. Lissa (Posen)—Betriebsstation Lsb (Gütergleis)......	—	4,71	4,71	—	—	—
c. Betriebsstation Lsb—Kankel......	5,23	—	—	5,23	—	—
d. Kankel—Jarotschin	—	58,62	58,62	—	—	—
e. Kankel—Kobylin—Krotoschin—Ostrowo	87,83	—	87,83	—	—	—
6 a. Posen—Mieschkow	59,89	—	59,89	—	—	—
b. Mieschkow — Jarotschin — Ostrowo — Kempen (Posen) — Kreuzburg (Oberschl.)	140,04	—	—	140,04	—	—
c. Ostrowo—Skalmierzyce—Reichsgrenze	17,19	—	17,19	—	—	—
7 a. Öls—Krotoschin—Jarotschin—Orzechowo—Wreschen—Gnesen......	160,00	—	160,00	—	—	—
b. Orzechowo—Warthehafen	—	1,05	1,05	—	—	—
c. (Posen) Glowno—Wreschen—Stralkowo	—	61,71	61,71	—	—	—
8. Posen—Glowno—Gnesen	50,36	—	—	50,36	—	—
zusammen Posen (lfde Nr 19, Sp. 6 bis 10)....	1 387,84	786,90	1 310,22	864,52	—	—
	2 174,74					

20. Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken.

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
1 a. Bad Münster a. Stein — Staudernheim — Birkenfeld-Neubrücke — Türkismühle—Neunkirchen (Saar)......	100,46	—	—	100,46	—	—
b. Langenlonsheim—Simmern—Hermeskeil......	—	110,39	110,39	—	—	—
c. Simmern—Castellaun—Pfalzfeld	—	28,94	28,94	—	—	—
d. Anschluß Neunkirchen (Saar)—Grube Kohlwald......	0,66	—	0,69	—	—	—
Seite....	101,12	139,33	139,99	100,46	—	—

	Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
		Haupt-bahnen	Neben-bahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr-
				gleisige Strecken			
		km					
	Übertrag	101,12	139,33	139,99	100,46	—	—
2 a.	Landesgrenze bei Bexbach—Neunkirchen (Saar)	4,87	—	—	4,87	—	—
b.	Neunkirchen (Saar)—Reden	4,41	—	—	—	4,41	—
c.	Reden—Friedrichsthal (Saar)	4,59	—	—	4,59	—	—
d.	Friedrichsthal (Saar)—Sulzbach (Saar)—Dudweiler	6,82	—	—	—	6,82	—
e.	Dudweiler — Saarbrücken — Blockst. Saardamm - Landesgrenze bei Stieringen	10,96	—	—	10,96	—	—
f.	Neunkirchen—Heinitz (3,14) nebst Abzw. nach Dechen (0,96)	4,09	—	4,09	—	—	—
g.	Zweigbahnen nach den Gruben König (1,24), Reden (0,48), Itzenplitz (1,87), Friedrichsthal (Saar) (1,03), Altenwald (0,33), Sulzbach (Saar) (0,70) und Dudweiler (0,12)	5,71	—	5,71	—	—	—
3.	Saarbrücken—Brebach—Landesgrenze bei Saargemünd	16,93	—	—	16,93	—	—
4 a.	Saarbrücken — Burbach (Saar) — Völklingen — Bous — Ensdorf — Dillingen (Saar)—Conz—Karthaus (Bez. Trier)	81,61	—	—	81,61	—	—
b.	Völklingen—Püttlingen	5,96	—	5,96	—	—	—
c.	Ensdorf—Grube Griesborn	3,17	—	3,17	—	—	—
d.	Dillingen (Saar)—Primsweiler	—	13,45	13,45	—	—	—
5 a.	Saarbrücken—Eigentumsgrenze vor Scheidt	2,68	—	2,68	—	—	—
b.	Verbindungsbogen Scheidt—Brebach (außer Betrieb)	1,10	—	1,10	—	—	—
6.	Saarbrücken—Malstatt—Saarhafen	2,07	—	2,07	—	—	—
7 a.	Saarbrücken—Schleifmühle—Brefeld—Merchweiler—Wemmetsweiler—Neunkirchen (Saar) (Fischbachbahn)	26,42	—	—	26,42	—	—
b.	Brefeld—Grube Maybach	1,78	—	1,78	—	—	—
c.	Merchweiler—Göttelborn	—	2,66	2,66	—	—	—
d.	Wemmetsweiler—Primsweiler—Nonnweiler	—	52,75	52,75	—	—	—
8.	Malstatt—Burbach (Saar)—Grube v. d. Heydt	5,23	—	5,23	—	—	—
9 a.	Schleifmühle—Saardamm	1,68	—	—	1,68	—	—
b.	Saardamm—Malstatt	0,96	—	0,96	—	—	—
10.	Verbindung Schleifmühle—Burbach (Saar)	2,21	—	2,21	—	—	—
11.	Verbindung Burbach (Saar)—Stieringen	0,78	—	0,78	—	—	—
12.	Jünkerath—Gerolstein—Ehrang	80,51	—	—	80,51	—	—
13.	Ehrang—Trier West—Blockst. Heidenberg I—Blockst. Kreuz—Conz	—	15,98	—	15,98	—	—
14.	Andernach—Mayen—Gerolstein	—	94,04	94,04	—	—	—
15.	Gerolstein—Lommersweiler	—	51,79	51,79	—	—	—
16 a.	Coblenz Hptbhf — Güterbhf Coblenz M. — Pünderich — Wengerohr — Ehrang — Trier Hptbhf — Karthaus (Bez. Trier) — Blockst. Conzer Saarbrücke—Landesgrenze bei Perl	159,61	—	—	159,61	—	—
b.	Pünderich—Traben-Trarbach	—	10,50	10,50	—	—	—
c.	Wengerohr—Berncastel-Cues	—	15,03	15,03	—	—	—
d.	Wengerohr—Wittlich	—	4,28	4,28	—	—	—
e.	Ehrang—Quinter Hütte	—	2,40	2,40	—	—	—
f.	Trier Hptbhf (Abzw.)—Hermeskeil—Nonnweiler—Türkismühle	—	72,67	72,67	—	—	—
g.	Karthaus (Bez. Trier)—Blockst. Kreuz Conz—Blockst. Heidenberg II—Reichsgrenze bei Wasserbillig	7,22	—	7,22	—	—	—
17.	Coblenz Güterbhf Rh.—Mayen	—	34,14	34,14	—	—	—
18.	Verbindung Blockst. Kreuz Conz—Blockst. Conzer Saarbrücke	0,74	—	—	0,74	—	—
19.	Verbindung am Heidenberge bei Karthaus (Bez. Trier) zwischen den Bahnstrecken Ehrang—Conz und Coblenz—Perl	1,15	—	1,15	—	—	—
20.	Verbindung bei Nonnweiler zwischen den Bahnstrecken Hermeskeil—Türkismühle und Wemmetsweiler—Nonnweiler (außer Betrieb)	—	0,41	0,41	—	—	—
	zusammen St. Johann-Saarbrücken (lfde Nr 20, Sp. 6 bis 11)....	544,26	509,38	538,16	504,25	11,23	—
		1 053,64					
	21. Direktionsbezirk Stettin.						
1.	Oranienburg—Löwenberg (Mark)	16,83	—	—	16,83	—	—
2 a.	Löwenberg (Mark)—Fürstenberg (Meckl.)—Neustrelitz—Blankensee (Meckl.)—Neubrandenburg—Grimmen—Stralsund	178,16	—	178,16	—	—	—
b.	Löwenberg (Mark)—Templin—Prenzlau	—	72,55	72,55	—	—	—
c.	Fürstenberg (Meckl.)—Templin—Britz (Kr. Angermünde)	—	73,17	73,17	—	—	—
d.	Stralsund—Belgast—Warnowbrücke—Rostock Hptbhf	—	72,34	72,34	—	—	—
e.	Abzw. aus dieser Strecke: Warnowbrücke—Rostock Fr.-Fr.-Bhf	—	1,06	1,06	—	—	—
f.	Stralsunder Hafenbahn	—	0,86	0,86	—	—	—
g.	Belgast—Barth	—	11,41	11,41	—	—	—
3 a.	Stralsund—Bergen (Rügen)—Saßnitz	48,09	—	48,09	—	—	—
b.	Saßnitz—Saßnitz Hafen	—	1,74	1,74	—	—	—
c.	Bergen (Rügen)—Lauterbach (Rügen)	—	12,02	12,02	—	—	—
4.	Angermünde—Seehausen (Uckermark)	26,33	—	26,33	—	—	—
5.	Seehausen (Uckermark)—Prenzlau—Pasewalk—Jatznick	45,88	—	—	45,88	—	—
	Seite	315,69	245,13	498,03	62,71	—	—

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

Bezeichnung der Strecken	1	2	3	4	5	6
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	ein-	zwei-	drei-	vier- und mehr
			gleisige Strecken			
	km					
Übertrag	315,59	245,15	498,03	62,71	—	—
6 a. Jatznick—Ducherow—Züssow—Greifswald—Stralsund	97,92	—	97,92	—	—	—
b. α. Jatznick—Ückermünde	—	19,42	19,42	—	—	—
β. Ückermünder Hafenbahn............	—	1,15	1,15	—	—	—
c. α. Ducherow—Swinemünde............	37,77	—	37,77	—	—	—
β. Swinemünde—Heringsdorf (Bad)	—	7,71	7,71	—	—	—
d. Swinemünder Hafenbahn, und zwar:						
α. Swinemünde (Bhf)—Fähre	—	2,38	2,38	—	—	—
β. Fähre—Gleisende	—	0,52	0,52	—	—	—
e. α. Züssow—Wolgast	—	17,85	17,85	—	—	—
β. Wolgaster Hafenbahn	—	1,59	1,59	—	—	—
f. Greifswalder Hafenbahn, und zwar:						
α. Greifswald Bhf—Sternebecker Tor	—	1,60	1,60	—	—	—
β. Sternebecker Tor—Gleisende	—	1,13	1,13	—	—	—
7 a. Bernau—Eberswalde—Britz—Angermünde—Stettin Personenbhf ..	111,72	—	—	111,72	—	—
b. Eberswalde—Freienwalde (Oder)	19,11	—	—	19,11	—	—
c. Angermünde — Freienwalde (Oder) — Wriezen (Oder) — Werbig — Frankfurt (Oder)	96,79	—	96,79	—	—	—
d. Angermünde—Schwedt (Oder)	—	23,11	23,11	—	—	—
e. Werneuchen—Wriezen (Oder)—Jädickendorf	—	67,11	67,11	—	—	—
f. Verbindungsbahn bei Werbig	—	1,49	1,49	—	—	—
8 a. Stettin Personenbhf—Pasewalk—Strasburg (Uckermark)—Landesgrenze	65,62	—	65,62	—	—	—
b. Stettin Personenbhf—Zabelsdorf—Züllchow—Jasenitz	—	28,03	28,03	—	—	—
c. Zabelsdorf—Grabow	—	1,49	1,49	—	—	—
d. Züllchow—Vulkan-Bredow	—	1,31	1,31	—	—	—
9 a. Stettin Personenbhf—Stettin Hptgüterbhf—Vpd—Vrb—Altdamm—Stargard (Pom.)—Wulkow—Ruhnow	79,56	—	—	79,56	—	—
b. Altdamm—Gollnow—Piepenburg—Treptow (Rega)—Kolberg	—	122,21	122,21	—	—	—
c. α. Gollnow—Wietstock—Ostswine	—	77,90	77,90	—	—	—
β. Ostswine—Swinemünde	—	1,01	1,01	—	—	—
d. Wietstock—Cammin (Pom.)—Treptow (Rega)	—	55,03	55,03	—	—	—
e. Camminer Hafenbahn	—	1,36	1,36	—	—	—
f. Piepenburg—Regenwalde Süd	—	13,86	13,86	—	—	—
g. Kolberg—Köslin	—	42,16	42,16	—	—	—
h. Stargard (Pom.)—Pyritz—Jädickendorf	—	71,90	71,90	—	—	—
10 a. Reppen—Cüstrin-Neustadt Hptbhf—Jädickendorf—Blockstelle Grl—Stettin Hptgüterbhf (Vpd)	129,20	—	129,20	—	—	—
b. Stettin Sbf—Blockstelle Grl	—	5,84	5,84	—	—	—
c. Stettin Sbf—Hafen	—	0,80	0,80	—	—	—
d. Stettin Sbf—Blockstelle Vrb	—	1,79	1,79	—	—	—
11 a. Ruhnow—Labes—Schivelbein—Belgard	66,04	—	66,04	—	—	—
b. Labes—Regenwalde Nord	—	25,52	25,52	—	—	—
c. Schivelbein—Polzin—Gramenz	—	56,10	56,10	—	—	—
d. Belgard—Kolberg	35,87	—	35,87	—	—	—
e. Kolberger Hafenbahn	—	1,30	1,30	—	—	—
12 a. Ruhnow—Falkenburg (Pom.)—Neustettin	—	87,94	—	87,94	—	—
b. Falkenburg (Pom.)—Polzin	—	33,68	33,68	—	—	—
zusammen Stettin (lfde Nr 21, Sp. 6 bis 10). ..	1 055,19	1 021,23	1 715,38	361,04	—	—
	2 076,42					
Im ganzen vereinigte preußische und hessische Staatseisenbahnen in der Betriebsgemeinschaft (vollspurig) (lfde Nr 22 Sp. 6 bis 12)	21 398,97	13 702,01	21 512,38	13 383,37	44,85	161,38*)
	35 101,98					
davon: preußisches Eigentum	*20 573,80*	*13 243,55*	*20 635,40*	*12 975,99*	*44,58*	*161,38**)
	33 817,35					
hessisches Eigentum	*786,49*	*459,36*	*876,88*	*368,70*	*0,27*	—
	1 245,85					
badisches Eigentum	*38,68*	—	—	*38,68*	—	—

*) 5,06 km sind fünfgleisig.

Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr in ihrer Verteilung auf die einzelnen Direktionsbezirke.

Zu Seite 136 Sp. 3 bis 6 lfd. Nr 25. Die Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr verteilen sich auf die Bezirke der einzelnen Eisenbahndirektionen, wie folgt:

1	2	3	4	5	6
			1906		
Lfde Nr	Direktionsbezirk	Ende März 1906 km	Zugang km	Abgang km	Ende März 1907 km
	a. Vollspurbahnen.				
1	Altona	7,89	0,69	—	8,58
2	Berlin	8,56	2,03	—	10,59
3	Breslau	10,50	—	1,03	9,47
4	Bromberg	12,66	5,23	0,81	17,08
5	Cassel	3,36	—	—	3,36
6	Cöln	17,03	—	—	17,03
7	Danzig	6,67	3,19	—	9,86
8	Elberfeld	8,10	—	0,47	7,63
9a	Erfurt	4,88	—	0,28	4,60
10	Essen a. Ruhr	63,62	—	3,28	60,34
11	Frankfurt a. Main	9,77	—	1,36	8,41
	davon: preußisches Eigentum	*7,76*	—	*1,23*	*6,53*
	hessisches Eigentum	*2,01*	—	*0,13*	*1,88*
12	Halle a. Saale	13,70	—	—	13,70
13	Hannover	8,59	—	7,41	1,18
14a	Kattowitz	73,12	—	71,23	1,89
15	Königsberg i. Preußen	6,58	0,62	—	7,20
16	Magdeburg	12,03	16,80	2,17	26,66
17	Mainz	3,99	—	3,99	—
	davon: preußisches Eigentum	*1,30*	—	*1,30*	—
	hessisches Eigentum	*1,20*	—	*1,20*	—
	badisches Eigentum	*1,49*	—	*1,49*	—
18	Münster i. Westfalen	3,60	—	3,60	—
19	Posen	1,52	1,23	—	2,75
20	St. Johann-Saarbrücken	1,66	—	—	1,66
21	Stettin	3,61	—	0,41	3,20
	zusammen a	281,44	29,79	96,14	215,09
	davon: preußisches Eigentum	*276,74*	*29,79*	*93,32*	*213,21*
	hessisches Eigentum	*3,21*	—	*1,33*	*1,88*
	badisches Eigentum	*1,49*	—	*1,49*	—
	b. Schmalspurbahnen.				
9b	Erfurt	—	—	—	—
14b	Kattowitz	88,51	—	88,51	—
	zusammen b	88,51	—	88,51	—
	c. **Im ganzen**	369,95	29,79	184,65	215,09.

Bahnlänge in ihrer Verteilung nach Haupt- und Nebenbahnen, ein- oder mehrgleisigen Strecken auf die einzelnen Direktionsbezirke.

Zu Seite 136 Sp. 7 bis 12 lfd. Nr 1 bis 22. Die ein- und mehrgleisigen Strecken verteilen sich auf Haupt- und Nebenbahnen, wie folgt:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Im Direktions-bezirke	a. Hauptbahnen					b. Nebenbahnen		
	eingleisig km	zweigleisig km	dreigleisig km	vier- und mehrgleisig km	zusammen km	eingleisig km	zwei- und mehrgleisig km	zusammen km
Altona	710,12	543,93	—	8,96	1 263,05	620,63	—	620,63
Berlin	73,27	351,28	1,86	91,20	517,61	58,21	7,07 **)	65,28
Breslau	606,11	686,10	—	10,42	1 302,63	823,96	—	823,96
Bromberg	391,02	435,78	—	—	826,79	913,15	91,78	1 004,93
Cassel	138,71	1 079,00	3,63	—	1 221,34	506,36	—	506,36
Cöln	349,65	630,23	—	10,81	990,69	476,44	32,19	508,63
Danzig	409,72	551,88	—	15,00	976,60	1 284,66	112,89	1 397,55
Elberfeld	76,25	632,51	5,70	—	714,45	535,78	4,20	539,98
Erfurt	582,92	379,02	—	—	961,98	730,47	—	730,47
Essen a. Ruhr	401,96	598,90	17,51	9,54 *)	1 027,91	56,23	2,77	59,00
Frankfurt a. Main	324,64	614,29	—	—	938,93	789,17	—	789,17
davon: preußisches Eigentum	*148,82*	*614,29*	—	—	*763,11*	*537,78*	—	*537,78*
hessisches Eigentum	*175,82*	—	—	—	*175,82*	*251,39*	—	*251,39*
Halle a. Saale	673,63	881,28	—	—	1 554,78	418,66	—	418,66
Hannover	364,77	948,67	—	—	1 313,44	679,77	—	679,77
Kattowitz	403,59	534,74	—	8,00	946,33	407,40	—	407,40
Königsberg i. Preußen	356,80	467,05	—	—	823,85	1 604,37	0,59	1 604,96
Magdeburg	229,57	1 041,20	—	7,45	1 278,22	447,28	—	447,28
Mainz	246,87	617,97	3,45	—	868,29	222,38	—	222,38
davon: preußisches Eigentum	*5,17*	*210,59*	*3,18*	—	*218,94*	*14,41*	—	*14,41*
hessisches Eigentum	*241,70*	*368,70*	*0,27*	—	*610,67*	*207,97*	—	*207,97*
badisches Eigentum	—	*38,68*	—	—	*38,68*	—	—	—
Münster i. Westfalen	475,03	409,75	—	—	884,78	558,97	—	558,97
Posen	523,32	864,52	—	—	1 387,84	786,90	—	786,90
St. Johann-Saarbrücken	44,78	488,27	11,23	—	544,26	493,40	15,98	509,38
Stettin	782,09	273,12	—	—	1 055,12	933,29	87,94	1 021,23
zusammen a.	8 164,78	13 029,48	43,38	161,38 *)	21 398,97	13 347,50	355,41 **)	13 702,91
davon: preußisches Eigentum	*7 747,26*	*12 622,05*	*43,11*	*161,38 *)*	*20 573,80*	*12 888,14*	*355,41 **)*	*13 243,55*
hessisches Eigentum	*417,52*	*368,70*	*0,27*	—	*786,49*	*459,36*	—	*459,36*
badisches Eigentum	—	*38,68*	—	—	*38,68*	—	—	—
dazu b.	13 347,50	353,94	1,47	—	13 702,91			
davon: preußisches Eigentum	*12 888,14*	*353,94*	*1,47*	—	*13 243,55*			
hessisches Eigentum	*459,36*	—	—	—	*459,36*			
badisches Eigentum	—	—	—	—	—			
im ganzen	21 512,28	13 383,37	44,85	161,38	35 101,88			
davon: preußisches Eigentum	*20 635,40*	*12 975,99*	*44,58*	*161,38*	*33 817,35*			
hessisches Eigentum	*876,88*	*368,70*	*0,27*	—	*1 245,85*			
badisches Eigentum	—	*38,68*	—	—	*38,68.*			

*) 5,04 km sind fünfgleisig.
**) 1,47 km sind dreigleisig.

Verpachtete Strecken.

Zu Seite 137 Sp. 16. Verpachtet waren:

	1 Hauptbahnen	2 Nebenbahnen	3 Im ganzen
	km		
im Direktionsbezirk Altona:			
der Anteil Preußens an der Bahnstrecke Hamburg—Lübeck zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhofe Berliner Tor in Hamburg (0,60 + 0,34), an die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft	0,94	—	1,93
die Abzweigung bei Eutin i. N. nach Lübeck, an die Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft	0,99	—	
im Direktionsbezirk Breslau:			
Ziegenhals—Reichsgrenze bei Hennersdorf, an die österreichischen Staatsbahnen	—	11,22	44,57
Mittelwalde—Reichsgrenze, an die Österreichische Nordwestbahn	6,12	—	
Mittelsteine—Reichsgrenze, an die Österreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft	—	7,63	
Liebau—Reichsgrenze, an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	2,63	—	
Seidenberg—Reichsgrenze, an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	2,11	—	
Görlitz—Landesgrenze bei Reichenbach (Oberlausitz), an die sächsischen Staatsbahnen	14,86	—	
im Direktionsbezirk Cöln:			
km 6,12—6,50 der Bahnstrecke Cleve—Welle, an die Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen	—	0,38	1,15
Verbindungsbahn in Mörs, an die Crefelder Eisenbahngesellschaft	—	0,77	
im Direktionsbezirk Erfurt:			
Probstzella—meiningisch-bayerische Grenze, an die bayerischen Staatsbahnen	1,60	—	1,60
im Direktionsbezirk Essen a. Ruhr:			
Emmerich—Elten—Reichsgrenze	11,77	—	15,72
und Welle—Elten	—	3,95	
an die Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen.			
im Direktionsbezirk Halle a. Saale:			
Anschlußbogen in Röderau, Richtung nach Dresden	1,06	—	2,10
und Richtung nach Riesa	1,04	—	
an die sächsischen Staatsbahnen.			
zusammen	43,12	23,95	67,07.

Gepachtete oder mitbetriebene Strecken.

Zu Seite 137 Sp. 17 und 18. Gepachtet oder in Mitbetrieb genommen waren:

	1 Hauptbahnen	2 Nebenbahnen	3 Im ganzen	4 Davon (Sp. 3) sind gepachtet	5 Davon (Sp. 3) sind mitbetrieben
	km				
im Direktionsbezirk Altona:					
der ideelle Anteil des hamburgischen Staates an der Bahnstrecke Hamburg Hptbhf—Berlin zwischen dem Münzplatz und dem Bahnhofe Berliner Tor in Hamburg	0,32	—	19,92	19,92	—
Hamburg-Rothenburgsort—Hamburg Hptbhf (Teilstrecke von km 285,65 bis km 286,27)	0,62	—			
Hamburg Hptbhf—Sternschanze—Landesgrenze (Teilstrecke von km 287,06 bis km 290,20)	3,15	—			
die Oberhafenbrücke in der Strecke Hamburg H. Bhf—Hamburg Klostertor	0,04	—			
von der Vorortbahn Hamburg Hptbhf—Ohlsdorf: der ideele Anteil des hamburgischen Staates an der Teilstrecke zwischen dem Münzplatz und dem Bahnhofe Berliner Tor (0,33) sowie die Teilstrecke Berliner Tor—Ohlsdorf (9,58)	9,91	—			
die Hafenbahn auf dem linken Elbufer bei Hamburg:					
Blockstelle Veddel—Rangierbhf Hamburg Süd	—	0,44			
Wilhelmsburg—Rangierbhf Hamburg Süd	—	1,94			
die alte Hafenbahn in Cuxhaven	1,15	—			
die neue Hafenbahn daselbst	1,20	—			
sämtlich von der freien und Hansestadt Hamburg,					
der ideelle Eigentumsanteil der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft an den Bahnstrecken Hamburg—Berlin und Hamburg—Ohlsdorf zwischen dem Münzplatz und dem Bahnhofe Berliner Tor in Hamburg (0,21 + 0,34) sowie an der Elbbrücke und an der Gemeinschaftsstrecke bei Lauenburg (Elbe) (0,60)	1,15	—			
Seite	17,54	2,38	19,92	19,92	—

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

	1	2	3	4	5
	Hauptbahnen	Nebenbahnen	Im ganzen	Davon (Sp. 3) sind gepachtet	Davon (Sp. 3) sind mitbetrieben
	km				
Übertrag	17,54	2,38	19,92	19,92	—
im Direktionsbezirk Berlin:					
Landsberger Allee—Zentralviehhof—Frankfurter Allee, von der Stadt Berlin ...	2,11	—	7,46	7,46	—
Fredersdorf—Rüdersdorf, von der Aktiengesellschaft der Rüdersdorfer Kalksteinbrüche ...	—	5,26			
im Direktionsbezirk Breslau:					
Reichsgrenze—Halbstadt, von der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft ...	1,04	—	4,41	4,41	—
Reichsgrenze—Heinersdorf (Tafelfichte), von der Aktiengesellschaft der Friedländer Bezirksbahnen in Böhmen ...	—	2,47			
im Direktionsbezirk Cöln:					
Reichsgrenze—Ulflingen, von der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn ...	—	6,94	10,37	10,37	—
Reichsgrenze bei Kaldenkirchen—Venlo ...	3,01	—			
und Venlo Güterbhf G. M.—Venlo ...	0,42	—			
von der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen.					
im Direktionsbezirk Erfurt:					
Meiningisch-bayerische Grenze bei Ebersdorf—Lichtenfels, von den bayerischen Staatsbahnen ...	8,07	—	8,07	8,07	—
im Direktionsbezirk Essen a. Ruhr:					
Reichsgrenze (Borken)—Winterswyk, von der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen ...	6,79	—	6,79	6,79	—
im Direktionsbezirk Frankfurt a. Main:					
Frankfurt a. Main Ostbhf—Griesheim a. Main (Teilstrecke), (städtische Hafen- und Verbindungsbahn), von der Stadt Frankfurt a. Main ...	7,48	—	45,96	45,96	—
Landesgrenze bei Jossa—Gemünden ...	22,12	—			
und Landesgrenze bei Kahl—Aschaffenburg ...	16,36	—			
von den bayerischen Staatsbahnen.					
im Direktionsbezirk Halle a. Saale:					
Lauchhammer—Lauchhammerwerk, von der Aktiengesellschaft Lauchhammerwerk ...	—	0,39	12,61	11,81	—
Landesgrenze bei Straßgräbchen—Kamenz ...	11,42	—			
und die ideelle Hälfte der Verbindungsbahn bei Elsterwerda ...	0,80	—		—	0,80
von den sächsischen Staatsbahnen.					
im Direktionsbezirk Hannover:					
Teilstrecke der Zweigbahn Bremen Hptbhf—Bremen Neustadt (km 124,05—Mitte Stationsgebäude Bremen Neustadt) ...	0,62	—	6,67	6,67	—
Teilstrecke der Zweigbahn nach dem Weserbhf in Bremen (Abzw. bei km 124,05 bis 124,43) ...	0,38	—			
Teilstrecke der Zweigbahn nach dem Freihafenbhf in Bremen (Abzw. bei km 123,96 = 0,00 — 0,46) ...	—	0,46			
Teilstrecke der Verbindungsbahn vom Zollinlandsbhf Bremerhaven zum Kaiserhafen Westseite und zur Lloydhalle (km 187,92 — 190,14, Mitte Empfangsgebäude Kaiserhafen Westseite) ...	2,22	—			
Teilstrecke der Verbindungsbahn über den Zollinlandsbhf Bremerhaven zum neuen und zum Kaiserhafen Ostseite (km 187,91 — 190,27) ...	—	2,36			
von der Eigentumsgrenze bei km 187,10 der Bahnstrecke Geestemünde—Bremerhaven bis Bremerhaven Inlandshafenbhf ...	—	0,63			
sämtlich von der freien Hansestadt Bremen.					
im Direktionsbezirk Kattowitz:					
Anschluß von der Eigentumsgrenze bis Bhf Dziedlitz ...	0,31	—	11,84	9,45	
Reichsgrenze—Oderberg ...	3,74	—			
Reichsgrenze—Jägerndorf ...	—	3,35			
Reichsgrenze—Troppau (Abzw. nach dem Nordbhf) ...	—	2,06			
Verbindungsbahn zwischen dem Staatsbhf und dem Nordbhf in Troppau ...	—	2,39		—	2,39
von den österreichischen Staatsbahnen.					
im Direktionsbezirk Münster i. Westfalen:					
Reichsgrenze (Bocholt)—Winterswyk, von der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen ...	6,91	—	6,91	6,91	—
im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:					
Eigentumsgrenze—Scheidt, von den Pfälzischen Eisenbahnen ...	4,63	—	5,67	5,67	—
Landesgrenze—Saargemünd, von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ...	1,04	—			
zusammen	117,91	28,77	146,68	143,49	3,19.

Betriebslängen der einzelnen Direktionsbezirke, verteilt auf Haupt- und Nebenbahnen.

Zu Seite 137 Sp. 19, 22 und 25. Die in diesen Spalten nachgewiesenen **Betriebslängen** verteilen sich, wie folgt, auf **Haupt- und auf Nebenbahnen:**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Direktionsbezirk	Betriebslänge								
	Ende März 1906 (Sp. 19)			Ende März 1907 (Sp. 22)			1906 im Durchschnitt (Sp. 25)		
	überhaupt	Hauptbahnen	Nebenbahnen	überhaupt	Hauptbahnen	Nebenbahnen	überhaupt	Hauptbahnen	Nebenbahnen
	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Altona	1 887,62	1 262,10	625,42	1 901,67	1 278,66	623,01	1 890,41	1 267,40	623,01
Berlin	581,20	510,57	70,63	590,35	519,72	70,63	589,85	519,22	70,63
Breslau	2 044,61	1 276,13	768,48	2 086,45	1 278,85	807,60	2 067,33	1 278,85	788,48
Bromberg	1 861,66	852,93	1 008,73	1 831,72	826,79	1 004,93	1 828,29	826,79	1 001,50
Cassel	1 763,14	1 275,12	488,02	1 727,70	1 221,34	506,36	1 718,53	1 221,34	497,19
Cöln	1 495,71	981,29	514,42	1 508,54	994,12	514,42	1 501,97	987,55	514,42
Danzig	2 283,27	976,60	1 306,67	2 374,15	976,60	1 397,55	2 328,34	976,60	1 351,74
Elberfeld	1 182,33	658,34	523,99	1 254,44	714,46	539,98	1 243,04	714,46	528,58
Erfurt	1 652,53	967,37	685,16	1 698,92	968,45	730,47	1 682,12	968,45	713,67
Essen a. Ruhr	1 076,54	1 021,49	55,05	1 077,98	1 022,93	55,05	1 077,47	1 022,42	55,05
Frankfurt a. Main	1 665,69	981,96	683,73	1 774,06	984,89	789,17	1 747,26	985,30	761,96
davon: preußisches Eigentum	*1 260,22*	*806,14*	*454,08*	*1 346,85*	*809,07*	*537,78*	*1 320,04*	*809,48*	*510,56*
hessisches Eigentum	*405,47*	*175,82*	*229,65*	*427,21*	*175,82*	*251,39*	*427,21*	*175,82*	*251,39*
Halle a. Saale	1 973,96	1 554,90	419,06	1 983,65	1 564,90	419,06	1 983,26	1 564,21	419,05
Hannover	1 967,26	1 307,99	659,27	1 999,88	1 316,66	683,22	1 992,52	1 315,95	676,57
Kattowitz	1 365,57	949,90	415,67	1 365,57	950,38	415,19	1 365,57	950,38	415,19
Königsberg i. Preußen	2 399,54	823,85	1 575,69	2 428,81	823,85	1 604,96	2 423,92	823,85	1 600,07
Magdeburg	1 741,33	1 286,06	455,27	1 725,50	1 278,22	447,28	1 725,50	1 278,22	447,28
Mainz	1 085,01	866,47	218,54	1 090,67	868,29	222,38	1 088,06	867,49	220,57
davon: preußisches Eigentum	*227,68*	*217,11*	*10,57*	*233,35*	*218,94*	*14,41*	*230,74*	*218,14*	*12,60*
hessisches Eigentum	*818,65*	*610,68*	*207,97*	*818,64*	*610,67*	*207,97*	*818,64*	*610,67*	*207,97*
badisches Eigentum	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—
Münster i. Westfalen	1 414,76	860,02	554,74	1 450,66	891,69	558,97	1 432,23	880,49	551,74
Posen	2 030,79	1 343,67	687,12	2 174,74	1 387,84	786,90	2 126,74	1 378,79	747,95
St. Johann-Saarbrücken	1 045,47	549,93	495,54	1 059,31	549,93	509,38	1 050,86	548,83	502,03
Stettin	2 034,21	1 055,19	979,02	2 076,42	1 055,19	1 021,23	2 047,39	1 055,19	992,20
zusammen	34 552,09	21 361,88	13 190,21	35 181,49	21 473,76	13 707,73	34 910,65	21 431,78	13 478,87
davon: preußisches Eigentum	*33 289,29*	*20 536,70*	*12 752,59*	*33 896,96*	*20 648,59*	*13 248,37*	*33 626,12*	*20 606,61*	*13 019,51*
hessisches Eigentum	*1 224,12*	*786,50*	*437,62*	*1 245,85*	*786,49*	*459,36*	*1 245,85*	*786,49*	*459,36*
badisches Eigentum	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—	*38,68*	*38,68*	—

Strecken, die in den einzelnen Direktionsbezirken nur dem Personen- oder nur dem Güterverkehr dienten.

Zu Seite 137 Sp. 23 und 24 lfd. Nr 1 bis 22. Es dienten folgende Strecken:

	nur dem Personenverkehr	nur dem Güterverkehr
	km	
1. im Direktionsbezirk Altona:		
die Teilstrecke Tiefstack—Hamburg Hptbhf der Bahnstrecke Berlin—Hamburg (5,39) sowie die Vorortbahn Hamburg Hptbhf—Ohlsdorf (11,19)	16,58	—
die Teilstrecke von Tiefstack über Rangierbhf Hamburg-Rothenburgsort bis zur Einmündung in die Verbindungsbahn vom Hannoverschen zum Hauptbhf in Hamburg (4,60), Echem—Güterbhf Hohnstorf—Uferladestelle daselbst (4,23), Verbindungsbahn zwischen dem Rangierbhf Hamburg-Rothenburgsort und dem Bhf Hamburg H. (2,66), Hafenbahn bei Harburg (2,16), Abzweigung zwischen Altona Holstenstraße und Altona Hptbhf nach Rangierbhf Altona-Langenfelde (1,84), Hafenbahn in Altona (3,25), Abzweigung von Bahrenfeld nach Rangierbhf Altona-Langenfelde (3,15), Hafenbahnen in Kiel (2,00), Kellinghusen (0,50) und Glückstadt (1,45), Abzweigung nach dem alten Bhf Itzehoe (0,90), Kronprinzenkoog Mittel—Kronprinzenkoog Süd (1,64), Kronprinzenkoog Nord—Norderfleth (1,05), Hafenbahnen in Husum (1,04), Neustadt (Holst.) (0,31), Rendsburg (0,70), Flensburg (2,26), Apenrade (1,41) und Tönning (0,47), die Hafenbahn auf dem linken Elbufer bei Hamburg: Blockstelle Veddel—Rangierbhf Hamburg Süd und Wilhelmsburg—Rangierbhf Hamburg Süd (0,44 + 1,94)	—	38,13
Seite	16,58	38,13

Zur Anlage 1. (Längen und Anlagekapital.)

	nur dem Personen-verkehr	nur dem Güter-verkehr
	km	
Übertrag	16,58	38,13
2. im Direktionsbezirk Berlin:		
die Berliner Stadtbahn (11,26), Schlesischer Bhf—Vsr—Stralau-Rummelsburg (2,03), Stralau-Rummelsburg—Sbu i. R. Frankfurter Allee (0,73), Stralau-Rummelsburg—Sib i. R. Treptow (0,74), Charlottenburg—Halensee (1,63), Charlottenburg—Westend (3,03), (Schlesischer Bhf) Vsr—Friedrichsfelde Ost (4,51), Charlottenburg—Westend—Lehrter Bahn (Vlr), Teilstrecke (2,86), Charlottenburg—Ruhleben i. R. Spandau (6,33), Charlottenburg—Grunewald, Ferngleise (3,10), Charlottenburg—Grunewald, Stadtbahngleise (3,22), Vdp (Abzweigungsweiche)—Schöneberg—Potsdamer Bhf (Ringbahn) (3,34), Vp—Schöneberg (1,07), (Berliner Ringbahn) Vga—Baumschulenweg—Niederschöneweide-Johannisthal—Adlershof-Alt-Glienicke (8,70), Vorortbahn Berlin Potsdamer Bhf (Ringbahn)—Zga—Gr.-Lichterfelde Ost (9,32), Zga—Mariendorf (1,65), Berlin Potsdamer Bhf—Steglitz (6,34), Berlin Lehrter Hptbhf—Moabit—Ruhleben—Spandau Personenbhf, Teilstrecke (11,84), Berlin Stettiner Bhf—Gesundbrunnen—Sga, km 1,16 (2,97), Berlin Stettiner Bhf—Gesundbrunnen—Sga—Nga—km 6,57 vor Pankow-Heinersdorf (6,86), Rangierbhf Rummelsburg—Kaulsdorf (7,82)	99,35	—
Westend—Lehrter Bahn (Vlr), Teilstrecke (0,66), Moabit—Hamburger und Lehrter Zollbhf (3,50), Gesundbrunnen—Stettiner Bhf (2,28), Gesundbrunnen—Berlin Nordbhf (1,61), Gesundbrunnen—Vns (Anschl.-W.) (1,14), Schönhauser Allee—Vns—Rangierbhf Pankow—km 6,57 vor Pankow-Heinersdorf (4,93), Frankfurter Allee—Gab—Rangierbhf Rummelsburg (2,76), Sbu—Gab—Lichtenberg-Friedrichsfelde (2,24), Vga—Vtw (äußerer Anschluß Treptow—Niederschöneweide-Johannisthal) (0,86), Vgb—Vrf (Anschluß Rixdorf—Görlitzer Bhf.) (0,66), Rixdorf—Baumschulenweg (3,42), Tempelhof Ringb.—Anhalter Bhf (Güteranschluß über Dresdener Bahn) (4,18), Tempelhof Ringb.—Rangierbhf Tempelhof (2,39), Vdp—Anhalter Bhf (1,17), Vdp—Rangierbhf Tempelhof, südöstlicher Anschluß (1,30), Vdp—Betriebsstation Schöneberg (0,84), Berlin Schlesischer Güterbhf—Rangierbhf Rummelsburg (3,76), Berlin Anhalter Güterbhf—Rangierbhf Tempelhof (3,88), Gütergleis Rangierbhf Tempelhof—Mariendorf (1,01), Berlin Potsdamer Güterbhf—Betriebsstation Schöneberg—Güterbhf Steglitz (4,79), Berlin Hamburger und Lehrter Güterbhf—Moabit—Vlr—Spandau Güterbhf, Teilstrecke (12,77), Berlin Nordbhf—Vnp—Schönholz (Reinickendorf) (3,83), Vnp—Rangierbhf Pankow (2,03), Berlin Ostbhf—Vsr, Teilstrecke (1,52), Landsberger Allee—Zentralviehhof in Berlin—Frankfurter Allee (2,11)	—	69,72
3. im Direktionsbezirk Breslau:		
Breslau Frbg. Bhf—Mochbern (1,42), Verbindung bei Fellhammer (0,09), Schottwitz—Rosenthal (5,00), Pöpelwitzer Weiche—Pöpelwitz Umschlagstelle (1,14), Pöpelwitz—Mochbern (1,19), Verbindungsbahn Breslau Hptbhf—Breslau Freiburger Bahn (0,85), Breslauer Güterzugumgehungsbahn: Brockau—km 10,42 (10,42), Anschlüsse nach Pöpelwitz (2,64) und nach Mochbern (1,92), Anschluß Brockau i. R. Mittelwalde (2,35) und i. R. Schweidnitz-Oberstadt (1,25), Viehweidenweiche—Pöpelwitz (0,61), Schmiedefeld—Mochbern (2,83), Hafenbahn bei Maltsch (2,63), Fellhammer—Gottesberg (1,70) und Altwasser—Glückhilfgrube (4,71) ..	—	40,71
4. im Direktionsbezirk Bromberg:		
die Anschlußgleise von Cüstrin-Neustadt Hptbhf nach der Warthe (1,30), von Schulitz nach dem Weichselufer (1,46) und von Montwy nach dem Montwyfluß (1,08), die Uferbahn in Thorn (1,90) sowie die Verbindungsbahn Mocker—Katharinenflur (2,22)	—	8,02
5. im Direktionsbezirk Cassel:		
Cassel Rangierbhf, km 162,52—Cassel Oberstadt, km 166,23 (Personengleise der Strecke Kreiensen—Cassel) (3,71), Obervellmar, km 337,82—Cassel Oberstadt, km 345,18 (Personengleise der Strecke Schwerte—Cassel) (7,36) und die Personengleise der Strecke Ottbergen—Nordhausen auf Bhf Northeim, km 61,99—63,88 (1,89)	12,96	—
Verbindung der Bahnstrecke Hannover—Cassel mit Wilhelmshöhe über Cassel Rangierbhf (3,80), Cassel Rangierbhf—Cassel Unterstadt (2,39), Cassel Rangierbhf—Cassel Oberstadt (2,29), Bettenhausen—Fuldahafen (1,63), Gütergleise der Bahnstrecke Ottbergen—Nordhausen auf Bhf Northeim (1,89), Verbindungsbahn Malsfeld—Beiseförth (2,66), Güterstrecke Rangierbhf Cassel—Obervellmar (3,96)	—	19,11
6. im Direktionsbezirk Cöln:		
Homberg—Mörs	5,53	—
Verbindungsbahn bei Stolberg (2,00), Stolberg—Münsterbusch (3,04), Verbindungsbahn Rothe Erde—Aachen Rh. G. (1,31), Andernach—Rheinwerft (2,19), Verbindungsbahn Coblenz Rh. (fr. Personenbhf—Güterbhf Coblenz M. (0,91), Cölner Verbindungsgleise (3,18), Cölner Hafenbahn (2,62), Verbindungsbahn bei Oppum (1,13), Crefeld-Linn—Güterbhf Crefeld (2,50), Neuß—Obercassel (6,56), Aachen Cölntor—Haaren—Rothe Erde (4,18), Verbindungsbahn Würselen—Haaren (0,35), Verbindungsbahn Odenkirchen—Rheydt Rangierbhf (3,09), Verbindungsbahn Alpen—Menzelen Ost (2,74), Verbindungsbahn auf Bhf Deutzerfeld (2,28), Verbindungsbahn Deutzerfeld—Kalk Nord (2,77), Mülheim a. Rhein (Rh.)—Kalk Nord—Porz-Urbach—Troisdorf (20,54), Verbindungsbahn Ehrenbreitstein—Coblenz Hptbhf (Block Pfaffendorf—Horchheimer Rheinbrücke) (1,34)	—	62,73
7. im Direktionsbezirk Danzig:		
Elbing—Elbingfluß (1,54), Danzig Rangierbhf lege Tor—Danzig Güterbhf lege Tor (1,38), Danzig Rangierbhf lege Tor—Danzig (Holm) (10,67), Danzig Olivaer Tor—Danzig-Neufahrwasser Weichselbhf—Rangierbhf Saspe (6,99), Hafenbahnen in Neufahrwasser (1,00), Stolpmünde (2,18) und Rügenwalde (1,04)	—	24,80
8. im Direktionsbezirk Elberfeld:		
Düsseldorf-Derendorf—Düsseldorf-Lierenfeld—Blockst. Eller (4,46), Opladen—Mülheim a. Rhein (Rh.) (12,65), Rath—Eller (7,30), Düsseldorf-Derendorf—Düsseldorf-Grafenberg (3,33), Rath—Düsseldorf-Grafenberg (3,20), Düsseldorf-Grafenberg i. R. auf Gerresheim (1,50), Verbindung dieser Strecke mit Düsseldorf-Lierenfeld (0,88), Düsseldorf-Derendorf—Gerresheim (5,74), Haspe-Heubing—Hagen-Eckesey [von der Einmündung der Verbindungsbahn von Hagen ab] (4,40), Hagen-Eckesey—Hengstei (3,11), Düsseldorf-Bilk—Hafenbhf der Stadt Düsseldorf (2,27), Düsseldorf-Bilk—Düsseldorf Hptbhf (1,96), Düsseldorf Hptbhf—Düsseldorf-Derendorf (1,98), Verbindung bei Langerfeld (0,83), Verbindung des Bhfs Kückelhausen mit der Strecke Haspe-Heubing—Hagen-Eckesey (0,90), Blockst. Weyersberg—Solingen-Weyersberg (0,74), Remscheid—Remscheid-Bliedinghausen (2,40), Herdecke-Vorhalle—Hengstei (4,04), Hemer—Sundwig (1,80)	—	63,46
Seite	134,42	326,63

	nur dem Personenverkehr	nur dem Güterverkehr
	km	
Übertrag	134,42	326,68
9. im Direktionsbezirk Erfurt:		
Güterbahn auf Bhf Neudietendorf	—	1,60
10. im Direktionsbezirk Essen a. Ruhr:		
Duisburg—Duisburg Ruhrhafen (1,73), Abzw. aus voriger Strecke nach dem Rhein—Ruhr-Kanal (1,42), desgl. nach Duisburg-Hochfeld Süd (3,73), Wedau—Block Grunewald—Duisburg (4,66), Abzw. Block Grunewald—Block Neudorf (0,67), Umgehungsbahn bei Duisburg: Wedau—Block Lotharstraße—Block Düssern (6,50), Abzw. aus voriger Strecke: Block Lotharstraße—Duisburg-Hochfeld Süd (1,74), Duisburg—Oberhausen West—Osterfeld Süd (11,76), Abzw. nach dem Ruhrhafen bei Duisburg-Ruhrort (1,16), Oberhausen-Ruhrorter Umgehungsbahn über Oberhausen West (4,16), Verbindungsbahn Oberhausen West—Duisburg-Meiderich (3,30), Frintrop—Block Gerschede—Bottrop Süd (4,06), Berge-Borbeck—Essen Nord (2,28), Abzw. Altenessen C. M.—Essen-Segeroth (1,08), Gelsenkirchen Hptbhf—Gelsenkirchen-Wattenscheid—Wanne (9,87), Verbindungsbahn Wanne (Block Holsterhausen)—Block Herne G. (1,24), Mengede—Bodelschwingh—Huckarde W. (6,04), Umgehungsbahn bei Dortmund: Block Nette—Block Deusen—Obereving—Scharnhorst [Westf.] (11,94), Verbindungsbahn Block Deusen—Dortmund Rangierbhf (3,28), Hafenbahn in Wesel (1,66), Werftbahn bei Wesel (3,69), Verbindungsbahn Gladbeck West—Block Zweckel (1,60), Verbindungsbahn Recklinghausen Ost—Recklinghausen Süd (5,30), Dortmund D. G.— Eving (1,81), Verbindungsbahn Eving—Obereving (1,74), Mülheim (Ruhr)-Speldorf—Mülheim (Ruhr)-Broich (1,72), Verbindungsbahn nördlich von Heißen (0,90), Bochum Nord—Weitmar (5,60), Bochum Nord—Bochum-Riemke (3,38), Verbindungsbahnen bei Prinz von Preußen: Bochum Nord—Langendreer Süd (0,24), Bochum Süd—Langendreer Nord (0,17), Lütgendortmund—Dorstfeld—Huckarde W.—Huckarde C. M.—Dortmund Rangierbhf (7,83), Dorstfeld—Dortmunderfeld (1,15), Dortmund Süd—Dortmund D. G. (3,77), Verbindung Essen Rangierbhf—Kray Süd (3,30), Bochum-Riemke—Block Herne G.—Block Julia—Block Crange—Unser Fritz (9,24), Abzw. aus voriger Strecke nach Herne (1,10), Verbindungsbahn Herne—Block Julia—Recklinghausen Süd (3,78), Verbindungsbahn Block Crange—Block Baukau (0,81), Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Süd—Rotthausen (2,03), Gelsenkirchen-Bismarck—Gelsenkirchen-Schalke (2,73), Caternberg Nord—Vogelheim—Block Horl—Osterfeld Süd (11,00), Vogelheim—Altenessen Rh. (2,32), Verbindungsbahn Vogelheim (Block Horl)—Frintrop (1,00), Gelsenkirchen-Bismarck—Horst (Emscher) Nord—Bottrop—Osterfeld Süd (17,29), Verbindungsbahn Horst (Emscher) Nord—Carnap (1,98), Osterfeld Süd (Block Grafenbusch)—Neumühl (4,90), Verbindungsbahn Mülheim (Ruhr)-Broich—Mülheim (Ruhr)-Styrum (0,80), Verbindung der Strecke Werden—Essen mit Essen Rangierbhf (0,41), Überruhr—Altendorf (Ruhr) (4,76), Dahlhausen (Ruhr)—Weitmar—Langendreer Süd (13,01), Umgehungsbahn bei Steele Nord (0,90), Verbindungsbahn bei Dortmunderfeld (0,96), Dortmunderfeld—Huckarde W. (2,48), Verbindungsgleis Hörde—Hörde-Hacheney (1,18)....	—	207,04
11. im Direktionsbezirk Frankfurt a. Main:		
Teilstrecke Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Mainstation (1,63), Frankfurt a. M. Lokalbhf O.—Frankfurt-Oberrad—Offenbach a. M. Lokalbhf (4,66), Teilstrecke Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Frankfurt-Bockenheim (3,36), Teilstrecke Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Rebstock (4,46), Frankfurt-Niederrad (Weiche 9)—Blockstelle Gutleuthof [Einmündung in die Taunusbahn] (1,22) und Frankfurt a. M. Hptpersonenbhf—Gutleutstraße (1,55)	16,88	—
Frankfurt-Sachsenhausen—Frankfurt-Louisa (1,18), Frankfurt-Sachsenhausen—Frankfurt a. M. Hafen l. M. (1,46), Frankfurt-Bockenheim—Rangierbhf Hptgüterbhf Frankfurt a. M.—Rebstock (letzte Weiche) (3,33), Frankfurt a. M. Hptgüterbhf—Mitte Rangierbhf Frankfurt a. M. (1,28), Verbindungsbahn Rödelheim (Blockstelle Niddabrücke)—Rebstock m. Abzw. i. d. R. n. Höchst a. M. (3,02), Frankfurt a. M. Mainstation—Gutleutstraße—Rangierbhf Hptgüterbhf Frankfurt a. M.—Rebstock (3,70), Rangierbhf Hptgüterbhf Frankfurt a. M.—Frankfurt a. M. Betriebsbhf II (1,42), Gutleutstraße—Mitte Drehscheibe der Station Frankfurt a. M. Hafen r. M. (0,44), Oberscheld—Augustistollen (3,28), Gütergleis Griesheim a. M.—Frankfurt a. M. Betriebsbhf II (3,96), Güterbahn (Biebrich Ost)—Betriebsstation G—Erbenheim (3,32), Gütergleis Frankfurt-Niederrad (Weiche 13)—Frankfurt a. M. Betriebsbhf H (2,67), Gütergleis Frankfurt-Niederrad (Weiche 12a)—Griesheim a. M. (Verbindungsbahn) (1,32), Verbindungsbahn Offenbach a. M. Hptbhf—Hafen in Offenbach a. M. (3,11) und Villingen (Oberhessen)—Ruppertsburg (3,11)	—	37,81
12. im Direktionsbezirk Halle a. Saale:		
Lauchhammer—Lauchhammerwerk (0,89), Personengleise vor und auf Bhf Halle a. Saale: i. R. Berlin (4,44), i. R. Cottbus (6,88) und i. R. Weißenfels (5,86)	18,07	—
Verbindungsgleis Cottbus—Cottbus Altstadt (1,09), Gütergleise vor und auf Bhf Halle a. Saale: i. R. Berlin (4,18), i. R. Cottbus (6,49), i. R. Nordhausen (3,80), i. R. Magdeburg (2,65) und i. R. Weißenfels (2,29), Verbindungsbahn Halle Güterbhf—Halle Steintorbhf (4,67), Verbindungsbahnen in Roßlau (1,00), Delitzsch (1,63), Falkenberg (2,19), Hohenbocka (1,91) und Horka (2,36), Wahren—Leutzsch (3,09), Wahren—Thekla—Schönefeld (13,39), Verbindung zwischen den letztgenannten beiden Bahnen (1,04), Thekla—Heiterblick (2,31), Schönefeld—Leipzig Dresdener Bhf ausschl. (1,43), Salzmünde—Saalehafen (0,96), Trotha—Saalefluß (1,33)	—	57,81
13. im Direktionsbezirk Hannover:		
Kirchrode—Lehrte (2. Hauptbahn)	8,67	—
Kirchrode—Lehrte [alte Bahnstrecke] (8,44), Hafenbahn bei Minden (0,93), Verbindungsbahn bei Lehrte (0,81), Linden Fischerhof—Linden Küchengarten (3,61), Hafenbahn bei Hameln (1,89), Bremen Altstadt—Bremen Neustadt (2,39), die Zweigbahnen in Bremen nach dem Weserbhf (0,38) und nach dem Freihafen (0,46), Hafenbahn in Bremervörde (1,34), Bremerhaven Inland—Bremerhaven Ausland (3,68)	—	23,91
14. im Direktionsbezirk Kattowitz:		
Abzweigung Bismarckhütte—Königshütte—Chorzow	6,36	—
Oppeln Rangierbhf—Groschowitz [Oppelner Umgehungsbahn] (4,44), Kandrzin—Oderhafen (4,82), Verbindung bei Kandrzin zwischen den Strecken Kandrzin—Gleiwitz und Kandrzin—Ratibor (1,81), Zabrze—Kaks-		
Seite	184,40	654,15

	nur dem Personenverkehr	nur dem Güterverkehr
	km	
Übertrag....	184,40	654,15
anstalt (2,75), Morgenroth—Mathildegrube (2,68) mit Abzweigung nach Hubertushütte (3,29), Kattowitz—Karolinegrube I (4,20) mit westlicher Einführung in Bhf Kattowitz (1,24) und Verbindung nach Ferdinandgrube (1,20), Abzweigung nach Karolinegrube II (1,74) und nach Waterloogrube (0,38), Kunigundeweiche—Richthofenschacht (2,54), Kunigundeweiche—Abzweigung nach Luisenglückgrube (0,92) und nach Abendsterngrube (0,68), Emanuelsegen—Hans Heinrichschacht (2,40), Poremba—Gleisdreieck bei Friedenshütte (3,45), Grubenanschlußbahnen von Zabrze nach dem Krugschacht der Königin Luisegrube (1,84), von Poremba nach Poremba Tiefbauschacht (0,40) und von Friedenshütte nach der Gottessegengrube (2,86), Verbindung Wolfgangweiche—Friedenshütte (0,37), Verbindung bei Kattowitz zwischen den Strecken Schwientochlowitz—Kattowitz und Kattowitz—Idaweiche (0,96), Grubenanschlußbahnen nach der Hohenzollerngrube bei Beuthen O. S. (1,10), sowie nach dem Krugschacht der Königsgrube (0,57) und der Gräfin Lauragrube (0,64) bei Chorzow, Morgenroth—Orzegow—Borsigwerk (6,33), Abzw. aus dieser Strecke nach Karf (2,92), Bobrek—Karf (1,05), Abzweigungen Orzegow—Gotthardschacht (1,37) und Karf—Carsten Zentrumgrube (1,25), Lazisk—Martha-Valeskagrube (1,86) und —Trautscholdsegengrube (1,79), Scharley—Radzionkaugrube (0,78), Beuthen R. O. U.—Redensblickschacht (1,72), Beuthen R. O. U.—Chorzow (4,55), Königshütte—Chorzow (3,12), Laurahütte—Fannyschacht (0,70), Eichenau—Fürstin Paulineschacht (2,96), Eichenau—Abendsterngrube (1,05), Abzweigung Abendsterngrube—Luisenglückgrube (0,76), Schoppinitz R. O. U.—Wildensteinsegengrube—Kronprinzenschacht (0,66), Verbindung zwischen Bhf Schoppinitz R. O. U. und der Strecke Kattowitz—Myslowitz (0,85), Schoppinitz R. O. U.—Agathe-Weiche—Emanuelsegen (11,54), Agathegrube—Kaiser Wilhelmschacht (2,00)	—	94,75
(außerdem die oberschlesischen Schmalspurbahnen mit Ausnahme der Bahnstrecke Georgenberg—Bibiella = 159,30 km.)		
15. im Direktionsbezirk Königsberg i. Preußen:		
Königsberg Produktenbhf—Königsberg Kaibhf (1,16), Königsberg Lizentbhf—Königsberg Südbhf (0,80), Hafenbahn in Memel (1,79), Memel—Dangefluß (1,25)	—	5,00
16. im Direktionsbezirk Magdeburg:		
Bhf Thale bis zur Einmündung des durchgehenden Gleises vom Güterbhf Thale (1,31), Magdeburg-Buckau (alte Magd.-Halberstädter Strecke) bis zur Einmündung der Gütergleise bei Bude 3 (4,00), Personengleise Magdeburg-Buckau—Westerhüsen-Salbke (4,98)	10,29	—
Verbindungsbahn in Magdeburg (6,26), Magdeburg-Friedrich Wilhelmsgarten—Magdeburg-Friedrichstadt (2,31), Magdeburg Elbbhf—Magdeburg Ladestelle a. d. Sülze (1,80), Abzweigungen nach den Güterbahnhöfen in Thale (0,62) und in Grauhof (0,80), Magdeburg-Buckau—Westerhüsen-Salbke (4,91), Bahnhof Magdeburg-Buckau bis zur Einmündung der Gütergleise in die alten Magdeburg—Halberstädter Hauptgleise bei Bude 3 (4,82), Magdeburg-Sudenburg—Magdeburg-Buckau (2,99), Verbindungsbahn bei Braunschweig (2,72), Vienenburg Güterbhf—Grauhof Güterbhf—Langelsheim (17,12)	—	44,56
17. im Direktionsbezirk Mainz:		
Biebrich Ost—Wiesbaden Hptbhf—Abzw. bei Biebrich Hptbhf (3,46 + 3,57)	7,03	—
Ufergleis bei Rheindürkheim (0,82), Hafenbahn bei Nierstein (0,68), Mainz Hptbhf—Zollhafen (Eigentumsgrenze) (0,30), Biebrich Ost—Biebrich Hptbhf, Einmündung (0,89), Biebrich Ost—Waldstraße—Wiesbaden West (5,35), Biebrich Ost—Betriebsstation G—Wiesbaden Süd (3,24), Betriebsstation G—Eigentumsgrenze vor dem Schlachthaus in Wiesbaden (1,68), Mombach—Bischofsheim (12,26), Hafenbahn Bischofsheim—Gustavsburg (4,17), Verbindungsbahn bei Darmstadt (Hammelstrift—Kranichstein) (3,71), die Hafenbahnen bei Gernsheim (1,60) und Worms (2,46), Isenburg—Neu-Isenburg (2,56)	—	39,62
18. im Direktionsbezirk Münster i. Westfalen:		
Verbindungsbahnen vom Bhf Rheine nach der Ems (1,55), vom Bhf Lingen nach dem Emskanal (0,78), bei Dülmen (1,26), von Kirchweye (Gabelung) nach Sagehorn (11,34) und in Osnabrück zwischen dem Bremer und Hannov. Güterbhf (0,71)	—	15,64
19. im Direktionsbezirk Posen:		
Personengleise Lissa (Posen)—Betriebsstation Lsb	6,67	—
Gütergleis Lissa (Posen)—Betriebsstation Lsb (4,71), Orzechowo—Warthehafen (1,05)	—	5,78
20. im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:		
Zweigbahnen nach den Gruben: Dechen (0,95), Kohlwald (0,66), König (1,24), Reden (0,42), Itzenplitz (1,87), Friedrichsthal (Saar) (1,02), Altenwald (0,33), Sulzbach (Saar) (0,70) und Dudweiler (0,12), Ensdorf—Grube Griesborn (3,17), Saarbrücken—Malstatt—Saarhafen (2,07), Brefeld—Grube Maybach (1,78), Merchweiler—Göttelborn (2,64), Burbach—Grube v. d. Heydt (1,49), Schleifmühle—Malstatt (2,64), Verbindung Schleifmühle—Burbach (Saar) (2,21), Burbach (Saar)—Stieringen (0,78), Ehrang—Quinter Hütte (2,40), Verbindung am Heidenberge bei Karthaus (1,15)	—	27,64
21. im Direktionsbezirk Stettin:		
Hafenbahnen in Stralsund (0,86), Ückermünde (1,16), Swinemünde (0,62), Wolgast (1,59), Greifswald (1,13) und Kolberg (1,30), Warnowbrücke—Rostock Fr.-Fr.-Bhf (1,09), Zabelsdorf—Grabow (1,49), Züllchow—Vulkan-Bredow (1,31), Verbindungen bei Werbig (1,49), Stettin Sbf—Blockstelle Grl (5,84), Stettin Sbf—Hafen (0,80) und Stettin Sbf—Blockstelle Vrb (1,79)	—	20,33
zusammen....	208,39	907,46
Außerdem: Von den oberschlesischen Schmalspurbahnen....	—	159,30.

Erweiterung des preußischen Staatseisenbahnnetzes seit dem Jahre 1870, des hessischen seit dem 1. April 1897 und des badischen Anteils an der Main-Neckarbahn seit dem 1. Oktober 1902.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		Zugang im Laufe des Jahres		Bahnlänge am Ende des Jahres										
				im ganzen			für Preußen		für Hessen		für Baden			
Jahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres [1])	durch Neubau usw. [2])	durch Erwerb von Eisenbahnen [3])	überhaupt	davon (Sp. 5) Nebenbahnen		Haupt- bahnen	Neben- bahnen	Haupt- bahnen	Neben- bahnen	Haupt- bahnen	Neben- bahnen	Im ganzen durchschnittliche Betriebslänge	Außerdem Schmalspurbahnen (preußisch)
	km	km	km	km	km	%	km	km	km	km	km	km	km	km
1870	3 195,17	49,86	—	3 245,03	Die Unterscheidung nach Haupt- und Nebenbahnen besteht erst seit 1880		3 245,03		—	—	—	—	3 442,37	—
1871	3 245,00	301,36	—	3 546,33			3 546,39		—	—	—	—	3 538,83	—
1872	3 546,36	124,40	49,07	3 720,86			3 720,86		—	—	—	—	3 851,03	—
1873	3 720,85	149,81	—	3 870,66			3 870,62		—	—	—	—	4 011,01	—
1874	3 870,66	—	—	3 870,69			3 870,63		—	—	—	—	4 100,41	—
1875	3 870,66	230,18	—	4 100,84			4 100,84		—	—	—	—	4 221,40	—
1876	4 100,84	84,43	223,54	4 408,81			4 408,81		—	—	—	—	4 487,37	—
1877	4 408,81	894,99	—	4 803,80			4 803,80		—	—	—	—	4 796,53	—
1878	4 803,80	451,48	—	5 255,28			5 255,28		—	—	—	—	5 269,47	—
1879	5 255,28	794,14	—	6 049,42			6 049,42		—	—	—	—	6 108,58	—
1880	6 049,10	193,29	5 002,12	11 244,58	1 279,63	11,38	9 964,95	1 279,63	—	—	—	—	11 530,60	—
1881	11 244,55	153,11	—	11 397,69	1 430,30	12,55	9 967,39	1 430,30	—	—	—	—	11 688,79	—
1882	11 897,63	212,58	2 424,30	14 034,57	1 923,17	13,70	12 111,40	1 923,17	—	—	—	—	14 492,36	—
1883	14 034,57	465,17	931,34	15 431,08	2 379,70	15,42	13 051,33	2 379,75	—	—	—	—	15 585,71	—
1884	15 431,08	551,77	3 894,33	19 377,70	3 114,62	16,07	16 263,11	3 114,60	—	—	—	—	19 871,00	108,53
1885	19 377,78	431,71	1 108,41	20 917,86	3 490,61	16,69	17 426,94	3 490,01	—	—	—	—	21 089,30	108,06
1886	20 918,36	361,34	—	21 279,90	3 896,73	18,31	17 383,17	3 896,73	—	—	—	—	21 527,27	108,67
1887	21 280,25	600,78	524,58	22 405,61	4 642,69	20,72	17 762,92	4 642,69	—	—	—	—	22 347,11	107,37
1888	22 405,58	555,68	—	22 961,40	5 199,36	22,64	17 762,10	5 199,36	—	—	—	—	22 960,23	110,72
1889	22 961,39	683,99	87,08	23 732,60	5 888,50	24,81	17 843,60	5 888,50	—	—	—	—	23 617,75	110,63
1890	23 732,66	527,63	447,80	24 708,10	6 309,49	25,54	18 398,66	6 309,49	—	—	—	—	24 698,52	109,63
1891	24 708,88	302,08	—	25 010,07	6 616,72	26,48	18 394,25	6 616,72	—	—	—	—	25 066,60	109,45
1892	25 011,03	388,34	—	25 899,37	7 043,99	27,73	18 855,38	7 043,99	—	—	—	—	25 445,57	109,31
1893	25 399,96	310,11	172,31	25 881,68	7 342,44	28,37	18 539,24	7 342,44	—	—	—	—	25 773,20	109,84
1894	25 881,84	422,90	—	26 304,74	7 719,75	29,36	18 584,99	7 719,75	—	—	—	—	26 150,99	110,31
1895	26 304,10	517,17	378,64	27 199,91	8 265,56	30,33	18 934,35	8 265,66	—	—	—	—	27 000,37	166,59
1896	27 199,81	486,89	23,09	27 663,41	8 705,87	31,47	18 957,54	8 705,87	—	—	—	—	27 523,83	166,10
1897	[4]) 27 966,75	512,70	692,94	29 172,49	9 227,55	31,63	19 226,18	9 017,98	718,49	209,57	—	—	29 041,29	168,37
1898	29 172,61	603,58	7,07	29 783,26	9 798,14	32,90	19 266,70	9 568,32	718,43	229,82	—	—	29 543,83	177,04
1899	29 785,45	385,24	—	30 170,06	10 182,87	33,70	19 274,93	9 944,49	712,80	238,41	—	—	30 068,26	177,04
1900	30 170,48	482,13	—	30 652,61	10 640,51	34,71	19 300,27	10 859,88	711,83	280,69	—	—	30 581,64	178,45
1901	30 653,13	623,05	—	31 276,19	11 240,66	35,94	19 823,72	10 924,59	711,80	316,07	—	—	31 098,47	183,54
1902	[5]) 31 394,86	547,69	24,78	31 967,23	11 625,32	36,37	19 524,54	11 264,30	778,55	361,09	38,78	—	31 764,23	184,33
1903	31 967,29	336,39	958,97	33 262,52	12 394,57	37,26	20 050,69	12 000,73	778,55	393,54	38,78	—	32 943,32	184,84
1904	33 263,39	503,86	55,34	33 822,51	12 687,85	37,51	20 309,86	12 294,01	786,03	398,34	38,78	—	33 635,40	250,60
1905	33 822,51	662,45	7,40	34 492,38	13 184,11	38,22	20 483,03	12 746,49	786,50	437,62	38,68	—	34 292,64	257,30
1906	34 492,38	609,50	—	35 101,88	13 702,31	39,04	20 578,90	13 248,55	786,40	459,36	38,68	—	34 910,65	241,06
		15 011,15	16 469,31											

Außerdem besitzt Preußen (außerhalb der Betriebsgemeinschaft) die 52,38 km lange Hauptbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg.

---

[1]) Soweit die Angaben in Sp. 2 nicht mit Sp. 5 (Vorjahr) übereinstimmen, beruht dies darauf, daß geringe Längenberichtigungen infolge Neuvermessung usw. in Sp. 2 ausgeglichen sind.

[2]) Die durch Umbauten und Außerbetriebsetzungen verursachten Änderungen sind ebenfalls in dieser Spalte berücksichtigt.

[3]) Die in Sp. 4 der Gesamtlänge nach aufgeführten, vom Staate erworbenen Eisenbahnen sind nachfolgend auch noch einzeln aufgezählt.

[4]) Hier sind die 303,38 km (u. z. die oberhessischen Eisenbahnen 232,92 km und die hessischen Nebenbahnen Offenbach—Reinheim 39,57 km und Bodenheim—Alzey 30,90 km) mitgezählt, die von Hessen am 1. April 1897 in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft eingebracht sind.

[5]) Hierin miteinthalten: die Main-Neckarbahn 96,17 km und die an diese anschließenden hessischen, nunmehr ebenfalls in die Gemeinschaft aufgenommenen Nebenbahnen Eberstadt—Pfungstadt 1,89 km, Bickenbach—Seeheim 4,36 km und Weinheim—Fürth 16,50 km, im ganzen also 118,93 km.

Eisenbahnen wurden im Laufe der Jahre überhaupt erworben (vgl. S. 170 Spalten 4 und 15):

	Vollspurbahnen: Hauptbahnen km	Vollspurbahnen: Nebenbahnen km	Vollspurbahnen: zusammen km	Vollspurbahnen: im ganzen km	Schmalspurbahnen km
A. von Preußen:					
1852. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (Gesetz vom 31. März 1852)	389,48	Nebenbahnen werden erst seit 1880 unterschieden	389,48	389,48	—
1855. Münster-Hammer Eisenbahn (Gesetz vom 30. April 1855)	34,94		34,94	34,94	—
1872. Taunus-Eisenbahn (Gesetz vom 3. Mai 1872)	49,97		49,97	49,97	—
1876. Halle—Münden (Gesetz vom 7. Juni 1876)	198,97		198,97	223,84	—
Nordhausen—Nyxel (dgl.)	24,87		24,87		
1880. Berlin-Stettiner Eisenbahn (Gesetz vom 20. Dezember 1879)	805,79	155,96	961,75		
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (dgl.)	970,56	55,03	1 025,59		
Hannover-Altenbekener Eisenbahn (dgl.)	239,32	28,73	268,05		
Cöln-Mindener Eisenbahn (dgl.)	1 091,18	17,28	1 108,49		
Rheinische Eisenbahn (Gesetz vom 14. Februar 1880)	1 225,87	69,61	1 295,48	5 002,13	—
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (dgl.)	247,23	12,95	260,18		
Homburger Eisenbahn (Gesetz vom 25. Februar 1880)	17,52	—	17,52		
der hessische Anteil an der Main-Weserbahn (Gesetz vom 7. März 1880)	65,10	—	65,10		
1882. Bergisch-Märkische Eisenbahn (Gesetz vom 28. März und 13. Mai 1882)	1 089,41	246,73	1 336,14		
Thüringische Eisenbahn (dgl.)	466,40	37,29	503,69	2 424,30	—
Berlin-Anhaltische Eisenbahn (dgl.)	429,97	—	429,97		
Cottbus-Großenhainer Eisenbahn (dgl.)	152,54	1,96	154,50		
1883. Berlin-Görlitzer Eisenbahn (Gesetz vom 28. März 1882)	310,48	7,70	318,18		
Märkisch-Posener Eisenbahn (dgl.)	271,60	10,06	281,66		
Rhein-Nahe Eisenbahn (dgl.)	121,26	—	121,26	931,34	—
die lippischen Strecken der Hannover-Mindener Bahn (Gesetz vom 24. Januar 1884)	24,32	—	24,32		
die bremischen Strecken (Gesetz vom 17. Mai 1884)	185,92	—	185,92		
1884. Oberschlesische Eisenbahn (Gesetz vom 24. Januar 1884)	1 256,18	199,14	1 455,32		
Rechte-Oderufer-Eisenbahn (dgl.)	303,00	32,87	335,87		
Posen-Kreuzburger Eisenbahn (dgl.)	200,91	—	200,91		
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (dgl.)	600,37	—	600,37	3 394,88	—
Altona-Kieler Eisenbahn (dgl.)	272,62	26,20	298,82		
Berlin-Hamburger Eisenbahn (Gesetz vom 17. Mai 1884)	435,38	—	435,38		
Tilsit-Insterburger Eisenbahn (dgl.)	58,82	—	58,82		
die Hamburg-Bergedorfer Strecke (dgl.)	14,39	—	14,39		
und die oberschlesischen Schmalspurbahnen (Gesetz vom 24. Januar 1884)	—	—	—	—	108,58
1885. Braunschweigische Eisenbahn (Gesetz vom 23. Februar 1885)	356,62	—	356,62		
Schleswigsche Eisenbahn (dgl.)	184,76	47,47	232,23		
Münster-Enscheder Eisenbahn (dgl.)	57,29	—	57,29	1 108,41	—
Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (dgl.)	301,51	—	301,51		
Öls-Gnesener Eisenbahn (Gesetz vom 17. Mai 1884)	159,71	1,05	160,76		
1887. Angermünde-Schwedter Eisenbahn (Gesetz vom 28. März 1887)	—	23,11	23,11		
Oberlausitzer Eisenbahn (dgl.)	151,62	6,91	158,53		
Berlin-Dresdener Eisenbahn (dgl.)	181,06	—	181,06	524,58	—
Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (dgl.)	69,11	52,77	121,88		
Aachen-Jülicher Eisenbahn (dgl.)	—	40,00	40,00		
1889. Die Strecken Bismarck—Landesgrenze (Gesetz vom 8. April 1889)	50,94	—	50,94		
und Bocholt—Landesgrenze in der Richtung auf Winterswyk (dgl.)	10,81	—	10,81	87,98	—
Gotha—Ohrdruf (Gesetz vom 11. Mai 1888)	—	17,31	17,31		
und Fröttstädt—Friedrichroda (dgl.)	—	8,92	8,92		
1890. Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn (Gesetz vom 9. Mai 1890)	—	6,88	6,88		
Unterelbische Eisenbahn (dgl.)	108,32	—	108,32	447,90	—
Westholsteinische Eisenbahn (dgl.)	—	99,90	99,90		
Schleswig-Holsteinische Marschbahn (dgl.)	220,21	17,59	237,80		
1893. Stargard-Posener Eisenbahn (Gesetz vom 24. Januar 1884)	172,31	—	172,31	172,31	—
1895. Weimar-Geraer Eisenbahn (Gesetz vom 16. Juli 1895)	68,65	—	68,65		
Saal-Eisenbahn (dgl.)	74,71	19,16	93,87	378,64	—
Werra-Eisenbahn (dgl.)	162,61	53,51	216,12		
sowie die schmalspurigen Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn (18,00 km) und von Hildburghausen nach Lindenau-Friedrichshall (30,00 km) (Gesetz vom 16. Juli 1895)	—	—	—	—	48,00
Seite	13 874,61	1 295,69	15 170,30	15 170,30	156,58

	Vollspurbahnen				Schmalspurbahnen km
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	zusammen km	im ganzen km	
Übertrag	13 874,61	1 295,69	15 170,30	15 170,30	156,58
1896. Am 1. April wurde die Strecke Zittau—Nikrisch an den Königl. sächsischen Staat abgegeben (Gesetz vom 28. Januar 1896)	ab 23,09	—	ab 23,09	ab 23,09	—
1897. Die Hessische Ludwigseisenbahn, preußischer Anteil (Gesetz vom 16. Dezember 1896)	146,42	—	146,42	146,42	—
1898. Die Strecke Aachen Rh. (ausschl.)—Richterich—Kohlscheid, soweit sie im Miteigentum der Aachen—Mastrichter Eisenbahngesellschaft gewesen (Gesetz vom 4. August 1897)	4,36	—	4,36	7,07 (für beide Strecken)	—
und die Strecke Richterich—niederländische Grenze auf Mastricht (dgl.)	2,71	—	2,71		
1902. Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn (Gesetz vom 20. Mai 1902)	—	16,53	16,53	24,78 (für beide Bahnen)	—
Eisenberg-Crossener Eisenbahn (dgl.)	—	8,25	8,25		
1903. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (Gesetz vom 18. Mai 1903)	143,04	6,37	149,41	958,97 (für die Bahnen von 1903)	—
Altdamm-Kolberger Eisenbahn (dgl.)	—	178,56	178,56		
Stargard-Cüstriner Eisenbahn (dgl.)	—	192,13	192,13		
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn (dgl.)	—	80,72	80,72		
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (dgl.)	96,89	—	96,89		
Ostpreußische Südbahn (dgl.)	242,84	—	242,84		
und Fischhausen-Palmnicken, von der Bergverwaltung übernommen	—	18,42	18,42		
1904. Breslau-Warschauer Eisenbahn (Gesetz vom 25. Juni 1904)	—	55,34	55,34	55,34	—
sowie die schmalspurigen Bahnstrecken der Feldabahn Salzungen—Dorndorf—Vacha und Dorndorf—Kaltennordheim (Gesetz vom 20. Mai 1902) und die schmalspurigen Eisenbahnen Lassowitzweiche—Bibiella, Kesselgrube—Rudy-Piekar und Poremba—Redenhütte nebst Abzweigungen (Gesetz vom 25. Juni 1904)	—	—	—	—	65,36
1905. Die Bahnstrecken vom Bahnhofe Senftenberg nach Meuroweiche und von Meuroweiche bis Bahnhof Zschipkau (Gesetz vom 25. Juni 1904)	—	7,42	7,42	7,42	—
und Lassowitzweiche—Friedrichshütte, von der Bergverwaltung übernommen	—	—	—	—	5,97
zusammen A. von Preußen	14 487,78	1 859,43	16 347,21	16 347,21	227,91
B. von Hessen:					
1876. Die oberhessischen Eisenbahnen (175,82 km Haupt- und 57,10 km Nebenbahnen =) 232,92 km, die für 1897 auf S. 152 in Spalte 2 als in die Gemeinschaft eingebracht nachgewiesen sind.					
1897. Die Hessische Ludwigseisenbahn, hessischer Anteil (preuß. Gesetz vom 16. Dezember 1896, hessische Bekanntmachung vom 17. Dezember 1896)	542,60	3,92	546,52	546,52	—
Zusammen also von Preußen und Hessen	15 030,38	1 863,35	16 893,73	16 893,73	227,91
	16 893,73 (Haupt- und Nebenbahnen zusammen)				

Fuhrpark.

A. Zu- und Abgang sowie Beschaffungskosten.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lfde Nr		Lokomotiven und Triebwagen		Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen		Gepäckwagen		Güterwagen		Gesamtbeschaffungskosten ℳ
		Stück	Beschaffungskosten ℳ	Stück	Beschaffungskosten ℳ	Stück	Beschaffungskosten ℳ	Stück	Beschaffungskosten ℳ	
	I. Es sind beschafft oder umgebaut:									
	a. bis Ende 1905:									
	α. aus Bau- oder außerordentlichen Fonds									
1	für Vollspurbahnen	[1] 12 483	[1] 593 328 862	23 345	260 804 346	6 034	44 746 417	281 161	806 072 890	1 704 952 515
2	für Schmalspurbahnen	65	779 018	22	95 346	7	13 550	4 108	1 924 786	2 812 700
	β. zu Lasten des ordentlichen Etats									
3	für Vollspurbahnen	[2] 11 150	[2] 523 246 649	13 239	164 619 265	4 051	28 969 968	154 971	396 399 078	1 113 234 960
4	für Schmalspurbahnen	—	—	—	—	2	13 222	28	12 980	26 202
	im ganzen:									
5	für Vollspurbahnen	[3] 23 633	[3] 1 116 575 511	36 584	425 423 611	10 085	73 716 385	436 132	1 202 471 968	2 818 187 475
6	für Schmalspurbahnen	65	779 018	22	95 346	9	26 772	4 136	1 937 766	2 838 902
	b. im Laufe des Rechnungsjahrs 1906:									
	α. aus Bau- oder außerordentlichen Fonds									
7	für Vollspurbahnen	[4] 573	[4] 34 692 077	1 481	31 937 644	606	6 732 722	18 129	53 430 966	126 793 409
8	für Schmalspurbahnen	[11] 3	[11] 49 990	—	—	—	—	154	239 864	289 854
	β. zu Lasten des ordentlichen Etats									
9	für Vollspurbahnen	[5] 553	[5] 33 776 543	765	12 032 484	268	2 653 291	8 993	21 984 863	70 447 181
10	für Schmalspurbahnen	—	—	—	—	—	—	5	2 720	2 720
	c. insgesamt bis Ende 1906:									
	α. aus Bau- oder außerordentlichen Fonds									
11	für Vollspurbahnen	[6] 13 056	[6] 628 020 939	24 826	292 741 990	6 640	51 479 139	299 290	859 503 856	1 831 745 924
12	für Schmalspurbahnen	68	829 008	22	95 346	7	13 550	4 262	2 164 650	3 102 554
	β. zu Lasten des ordentlichen Etats									
13	für Vollspurbahnen	[7] 11 703	[7] 557 023 192	14 004	176 651 749	4 319	31 623 259	163 964	418 383 941	1 183 682 141
14	für Schmalspurbahnen	—	—	—	—	2	13 222	33	15 700	28 922
	γ. **im ganzen**									
15	für Vollspurbahnen	[8] 24 759	[8] 1 185 044 131	38 830	469 393 739	10 959	83 102 398	463 254	1 277 887 797	3 015 428 065
16	für Schmalspurbahnen	68	829 008	22	95 346	9	26 772	4 295	2 180 350	3 131 476
	II. Es sind ausgeschieden:									
	a. bis Ende 1905:									
17	für Vollspurbahnen	[9] 8 329	[9] 412 192 250	7 883	61 254 007	2 512	14 671 691	115 638	335 433 354	823 551 302
18	für Schmalspurbahnen	1	3 332	—	—	2	4 500	12	8 992	16 824
	b. im Laufe des Rechnungsjahrs 1906:									
19	für Vollspurbahnen	312	14 590 194	537	4 447 687	126	760 255	4 479	12 731 641	32 529 777
20	für Schmalspurbahnen	1	14 800	—	—	—	—	10	7 136	21 936
	c. insgesamt bis Ende 1906:									
21	für Vollspurbahnen	[9] 8 641	[9] 426 782 444	8 420	65 701 694	2 638	15 431 946	120 117	348 164 995	856 081 079
22	für Schmalspurbahnen	2	18 132	—	—	2	4 500	22	16 128	38 760
	III. Daher Bestand Ende 1906:									
23	für Vollspurbahnen	[10] 16 118	[10] 758 261 687	30 410	403 692 045	8 321	67 670 452	343 137	929 722 802	2 159 346 986
24	für Schmalspurbahnen	66	810 876	22	95 346	7	22 272	4 273	2 164 222	3 092 716
25	**im ganzen**	16 184	759 072 563	30 432	403 787 391	8 328	67 692 724	347 410	931 887 024	2 162 439 702

An Triebwagen und ihren Beschaffungskosten sind eingerechnet: [1]) 15 Stück mit 376 674 ℳ; [2]) 1 Stück mit 95 550 ℳ; [3]) 16 Stück mit 472 224 ℳ; [4]) 54 Stück mit 4 678 796 ℳ; [5]) 5 Stück mit 195 960 ℳ; [6]) 69 Stück mit 5 055 470 ℳ; [7]) 6 Stück mit 291 510 ℳ; [8]) 75 Stück mit 5 346 980 ℳ; [9]) 7 Stück mit 140 404 ℳ; [10]) 68 Stück mit 5 206 576 ℳ

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lfde Nr		Lokomotiven und Triebwagen		Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen		Gepäckwagen		Güterwagen		Gesamt-beschaffungs-kosten
		Stück	Be-schaffungs-kosten M.	Stück	Be-schaffungs-kosten M.	Stück	Be-schaffungs-kosten M.	Stück	Be-schaffungs-kosten M.	M.
26	IV. **Durchschnittliche Beschaffungskosten**	für 1 Lokomotive	46 777	für 1 Achse der Personenwagen	4 983	für 1 Achse	3 434	für 1 Achse	1 319	
		1 Triebwagen (mit Personenabteil)	76 567							
	V. **Zu Lasten des ordentlichen Etats sind mehr beschafft als ausgeschieden:**									
27	a. im Laufe des Rechnungsjahrs 1906	240	19 171 549	228	7 584 797	142	1 893 036	4 511	9 248 806	37 898 188
28	b. insgesamt bis Ende 1906	3 060	130 222 616	5 584	110 950 055	1 681	16 200 035	43 860	70 218 518	327 591 224.

B. Bestand.

I. Bestand am Ende des Jahres.

Lfde Nr			1906 Vollspur-bahnen	1906 Schmalspur-bahnen	1905 Vollspur-bahnen	1905 Schmalspur-bahnen
1	**Lokomotiven und Triebwagen:**					
	a. Lokomotiven mit ungekuppelten Achsen	Stück	2	—	2	—
	" " 2 gekuppelten "	"	5 564	—	5 524	—
	" " 3 " "	"	8 552	50	8 191	51
	" " 4 " "	"	1 815	12	1 476	9
	" " 5 " "	"	117	4	102	4
	überhaupt	"	16 050	66	15 295	64
	davon					
	α. Lokomotiven mit besonderm Tender:					
	für den Personenzugdienst	"	4 410	—	4 250	—
	" " Güterzugdienst	"	6 578	—	6 263	—
	zusammen	"	10 988	—	10 513	—
	β. Tenderlokomotiven	"	5 062	66	4 782	64
	b. Triebwagen für den Personenzugdienst	"	68	—	9	—
	c. Lokomotiven und Triebwagen zusammen	"	16 118	66	15 304	64
	auf 10 km Betriebslänge am Ende des Jahres	"	4,58	2,74	4,13	2,19
	auf 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art auf den eigenen Betriebsstrecken	"	0,91	1,78	0,93	1,68
2	**Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen:**					
	mit 2 Achsen	Stück	14 141	12	14 350	12
	" 3 "	"	12 771	—	11 410	—
	" 4 "	"	3 305	10	2 867	10
	" 5 "	"	1	—	1	—
	" 6 "	"	192	—	73	—
	überhaupt	"	30 410	22*)	28 701	22*)
	Zahl der Achsen	"	80 972	64	74 841	64
	auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr am Ende des Jahres	"	23,62	7,82	22,22	6,74
	auf 1 000 000 Wagenachskilometer der Personenwagen auf den eigenen Betriebsstrecken	"	18,54	35,34	19,37	37,83
	Zahl der Plätze:					
	I. Klasse	"	38 552	—	36 210	—
	II. "	"	215 131	18	202 045	60
	III. "	"	733 826	260	677 646	398
	IV. "	"	477 708	460	457 256	348
	überhaupt	"	1 465 217	738	1 373 157	806
	auf 1 Achse	"	18,10	11,62	18,35	12,54

*) Mit Einschluß eines Bahndienstwagens für die oberschlesischen Schmalspurbahnen.

Anlage 3. Fuhrpark.

Lfde Nr			1906 Vollspur- bahnen	1906 Schmalspur- bahnen	1905 Vollspur- bahnen	1905 Schmalspur- bahnen
3	**Gepäckwagen:**					
	mit 2 Achsen	Stück	5 901	5	5 445	5
	" 3 "	"	1 787	—	1 718	—
	" 4 "	"	633	2	410	2
	überhaupt	"	8 321	7	7 573	7
	Zahl der Achsen	"	19 695	18	17 684	18
	auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr am Ende des Jahres	"	5,76	2,30	5,25	1,94
	auf 1 000 000 Wagenachskilometer der Gepäckwagen auf den eigenen Betriebsstrecken	"	18,47	26,94	18,91	26,38
	Ladegewicht aller Gepäckwagen	t	47 533	35	41 445	35
	auf 1 Achse	"	2,41	1,94	2,34	1,94
4	**Güterwagen:**					
	a. bedeckte:					
	mit 2 Achsen	Stück	93 422	26	86 837	26
	" 3 "	"	846	4	795	4
	" 4 "	"	—	2	—	2
	überhaupt	"	94 268	32	87 632	32
	Zahl der Achsen	"	189 382	72	176 059	72
	Ladegewicht aller bedeckten Güterwagen	t	1 296 734	212	1 192 484	212
	auf 1 Achse	"	6,86	2,94	6,77	2,94
	b. offene (einschließlich Arbeitswagen):					
	mit 2 Achsen	Stück	242 419	4 207	226 560	4 058
	" 3 "	"	2 054	15	2 000	15
	" 4 "	"	4 377	19	4 284	19
	" 5 "	"	1	—	—	—
	" 6 "	"	16	—	16	—
	" 8 "	"	2	—	2	—
	überhaupt	"	248 869	4 241	232 862	4 092
	Zahl der Achsen	"	508 625	8 535	476 368	8 237
	Ladegewicht aller offenen Güterwagen	t	3 359 291	27 295	3 102 671	26 224
	auf 1 Achse	"	6,40	3,20	6,51	3,18
	c. bedeckte und offene zusammen	Stück	343 137	4 278	320 494	4 124
	Zahl der Achsen	"	698 007	8 607	652 427	8 309.
	auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr am Ende des Jahres	"	199,58	357,06	189,06	323,06
	auf 1 000 000 Wagenachskilometer der Güterwagen auf den eigenen Betriebsstrecken	"	58,53	248,37	57,77	232,05
	Ladegewicht überhaupt	t	4 656 025	27 507	4 295 155	26 436
	auf 1 Achse	"	6,67	3,20	6,58	3,18

II. Bestand im Jahresdurchschnitt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfde Nr		Lokomotiven und Triebwagen	Personenwagen und Personenabteile der Triebwagen		Gepäckwagen		Güterwagen	
		Stück	Stück	Achsen	Stück	Achsen	Stück	Achsen
5	Eigener Bestand am Ende des Jahres 1906	16 184	30 432	81 036	8 328	19 713	347 410	706 614
6	Dazu die von Dritten überwiesenen Fahrzeuge	24 [1])	121 [2])	480	—	—	11 094	22 301
7	insgesamt	16 208	30 553	81 516	8 328	19 713	358 504	728 915
8	Hiervon ab die an Dritte abgegebenen eigenen Fahrzeuge	—	—	—	—	—	45	90
9	Verfügbarer Bestand am Ende des Jahres 1906	16 208	30 553	81 516	8 328	19 713	358 459	728 825
10	dgl. " " " " 1905	15 386	28 826	75 306	7 580	17 702	334 652	680 915
11	**dgl. im Durchschnitt des Jahres 1906** $\left(\frac{9+10}{2}\right)$	**15 797**	**29 690**	**78 411**	**7 954**	**18 708**	**346 556**	**704 870**
	Davon für Vollspurbahnen	15 732	29 666	78 339	7 947	18 690	342 262	696 222
	" " Schmalspurbahnen	65	24	72	7	18	4 294	8 648
12	Im Jahre 1905 standen durchschnittlich zur Verfügung	15 121	28 157	72 864	7 401	17 199	327 109	665 710.

[1]) 24 Triebwagen } von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin zum Versuchsbetrieb auf der Vorortstrecke
[2]) 24 Personenabteile derselben } Berlin Potsd. Ringbhf—Gr.-Lichterfelde Ost überwiesen.

C. Leistungen.

I. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen.

1 Lfde Nr	2		3 1906	4 1905
a. Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen überhaupt geleistet:				
1	**Nutzkilometer**			
	a. Zugkilometer	km	442 566 256 [1])	413 174 563 [1])
	b. im Vorspanndienst und zum Schieben	"	23 830 531	20 796 248
	c. im ganzen	"	466 396 787	433 970 811
2	**Leerfahrtkilometer**	"	36 804 988	34 455 052
3	**Verschiebedienst** { 1906 24 473 767 Stunden × 10 = ; 1905 21 804 089 Stunden × 10 = }	"	244 737 670	218 040 890
4	**Bereitschaftsdienst** { 1906 11 565 765 Stunden × 2 = ; 1905 10 164 124 Stunden × 2 = }	"	23 131 530	20 328 248
5	**Lokomotivkilometer** bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues [2])			
	a. im ganzen (lfde Nr 1c + 2 + 3)	"	747 939 445 [1])	686 466 753 [1])
	b. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	"	21 272	19 869
b. Leistungen der im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn.				
6	**Nutzkilometer**			
	a. überhaupt	km	466 221 624 [1])	434 106 072 [1])
	b. durchschnittlich auf eine Lokomotive oder einen Triebwagen (vgl. B II lfde Nr 11 Sp. 3)	"	29 518	28 709
7	**Leerfahrtkilometer**	"	36 834 354	34 475 261
8	**Verschiebedienst** { 1906 24 635 287 Stunden × 10 = ; 1905 21 960 932 Stunden × 10 = }	"	246 352 870	219 609 320
9	**Bereitschaftsdienst** { 1906 11 568 660 Stunden × 2 = ; 1905 10 172 750 Stunden × 2 = }	"	23 137 320	20 345 500
10	**Lokomotivkilometer**			
	a. bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven [3])			
	α. im ganzen (lfde Nr 6a + 7 + 8)	"	749 408 848 [1])	688 190 653 [1])
	β. durchschnittlich auf eine Lokomotive oder einen Triebwagen (vgl. B II lfde Nr 11 Sp. 3)	"	47 440	45 512
	b. bezüglich der Kosten der Züge [3]) (lfde Nr 6a + 7 + $\frac{8}{2}$ + 9)	"	649 369 733 [1])	598 731 493 [1]).

[1]) Eingerechnet die Leistungen der elektrischen Triebwagen für Personenbeförderung und zwar: 1906 = 681 423, 1905 = 687 815 km.

[2]) Für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues (Tit. 8 des Etats) kommen die von eigenen und fremden Lokomotiven auf den eigenen Betriebsstrecken zurückgelegten Kilometer in Betracht, wobei dem Verschleiße der Schienen entsprechend 1 Stunde Verschiebedienst mit 10 Lokomotivkilometern in Anschlag gebracht wird.

[3]) Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel (Tit. 9 des Etats) sowie für die Kosten der Züge kommen in Betracht:

a. für die Unterhaltung: die Leistungen der im eigenen Betriebe gewesenen Lokomotiven (eingerechnet die angemieteten) — auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken — vor Zügen (Nutzkilometer), die Leerfahrtkilometer und die Nebenleistungen im Verschiebedienste, wobei dem Verschleiß entsprechend 1 Stunde Verschiebedienst mit 10 Lokomotivkilometern berechnet wird;

b. für die Erneuerung dagegen nur die Leistungen der eigenen Lokomotiven (ungerechnet die angemieteten);

c. für die Kosten der Züge: außer den zu a angeführten Leistungen (wobei indessen dem Materialienverbrauch entsprechend 1 Stunde Verschiebedienst zu 5 Lokomotivkilometern gerechnet wird) noch der Bereitschaftsdienst unter Umrechnung einer Dienststunde in 2 Lokomotivkilometer.

II. Leistungen der Wagen.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfde Nr	Es wurden geleistet	Jahr	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Postwagen	Sämtliche Wagen
			Achskilometer				
	a. auf den eigenen Betriebsstrecken:						
11	von den eigenen Wagen	1906	4 159 674 312 [1]	1 024 861 579	10 417 338 993	—	15 601 874 884 [1]
		1905	3 684 584 262 [1]	898 753 995	9 831 042 062	—	14 414 380 319 [1]
12	von fremden Wagen (auch Postwagen)	1906	210 589 656	42 256 374	1 543 049 963	316 534 495 [2]	2 112 430 488
		1905	180 178 416	35 508 516	1 498 195 625	298 614 563 [2]	2 012 497 120
13	zusammen lfde Nr 11 und 12	1906	4 370 263 968 [1]	1 067 117 953	11 960 388 956	316 534 495	17 714 305 372 [1]
		1905	3 864 762 678 [1]	934 262 511	11 329 237 687	298 614 563	16 426 877 439 [1]
14	Darunter Leerfahrten der Güterwagen und der Postwagen	1906	—	—	3 570 551 503	1 115 110 [2]	—
		1905	—	—	3 408 767 304	999 659 [2]	—
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	124 295	30 350	340 167	9 002	503 814
		1905	111 862	27 041	327 913	8 643	475 459
	b. auf fremden Betriebsstrecken und auf Neubaustrecken der eigenen Bahn:						
15	von den eigenen Wagen	1906	194 681 078	38 288 494	2 228 871 796	—	2 461 841 368
		1905	183 121 117	37 014 804	1 985 249 494	—	2 205 385 415
	c. Gesamtleistungen der eigenen Wagen lfde Nr 11 und 15	1906	4 354 355 390	1 063 150 073	12 646 210 789	—	18 063 716 252
		1905	3 867 705 379	935 768 799	11 816 291 556	—	16 619 765 734
	durchschnittlich auf eine Achse	1906	55 532	56 829	17 941	—	22 524
		1905	53 081	54 408	17 750	—	21 990

III. Leistungen der eigenen und fremden Fahrzeuge auf eigenen Strecken (getrennt nach Zuggattungen) und Stärke der Züge.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfde Nr		Jahr	Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge	Arbeits- und Materialzüge	Sämtliche Züge
16	Zugkilometer (lfde Nr 1a)	1906	53 443 000	149 208 036	47 486 484	186 181 834	6 246 902	442 566 256
		1905	51 260 589	140 081 124	47 326 871	169 450 038	5 055 941	413 174 563
17	Wagenachskilometer (lfde Nr 13)	1906	1 473 766 005	3 870 322 857	768 171 992	11 890 901 254	211 143 264	17 714 305 872
		1905	1 332 178 830	2 944 924 118 [1]	739 021 307	11 234 049 686	176 703 498	16 426 877 439
18	Durchschnittliche Stärke der Züge an Achsen lfde Nr 17 / lfde Nr 16	1906	28	23	16	64	34	40
		1905	26	21	16	66	35	40

[1]) Eingerechnet die Leistungen der Triebwagen für Personenbeförderung und zwar 1906 = 4 603 602, 1905 = 4 029 298 Achskm.

[2]) Darunter die Leistungen der leer beförderten Postwagen, für deren Beförderung die volle tarifmäßige Fracht bezahlt wurde und die Leerfahrten der Postwagen zu und von den Werkstätten:

	1906	1905
tarifmäßige Fracht bezahlt wurde	454 038 Achskm	404 323 Achskm
und die Leerfahrten der Postwagen zu und von den Werkstätten	661 072 „	595 336 „
zusammen Leerfahrten	1 115 110 Achskm	999 659 Achskm.

Anlage 4. Allgemeine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben.

Allgemeine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben.

Vorbemerkung:

Es betrug die durchschnittliche Betriebslänge:	nach der Wirklichkeit 1906	nach der Wirklichkeit 1905	nach dem Etat 1906
a) im ganzen	35 160,39 km	34 549,52 km	35 268,33 km
b) für den Personenverkehr (Einn. Tit. 1)	34 098,04 „	33 524,42 „	34 211,17 „
c) „ „ Güterverkehr (Einn. Tit. 2)	34 964,70 „	34 399,16 „	35 109,33 „

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 ℳ	Wirklichkeit 1905 ℳ	Etat 1906 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 ℳ
			I. Einnahmen.					
1			**Personen- und Gepäckverkehr.**					
	1		Beförderung von Personen (auch auf Rückfahr-, Zeit- und Platzkarten, in Verwaltungssonderzügen, Schlafwagen usw.), ausschließlich Militär auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten	483 557 837	450 465 956	455 700 000	33 091 881	27 857 837
	2		Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten	9 429 374	8 296 381	8 450 000	1 132 993	979 374
	3		Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen	11 858 249	12 767 207	12 950 000	*908 958*	*1 091 751*
	4		Beförderung von Hunden auf Hundekarten und Gepäckscheine	600 864	535 533	560 000	65 331	40 864
	5		Bestellte Sonderzüge nach besonderm Tarif	558 542	521 442	735 000	37 100	*176 458*
	6		Nebenerträge	3 628 464	3 429 158	3 380 000	199 306	248 464
			Summe Titel 1	509 633 330	476 015 677	481 775 000	33 617 653	27 858 330
			in % der Verkehrseinnahme	29,20 %	29,34 %	29,59 %	*0,14 %*	*0,39 %*
			in % der Gesamteinnahme	27,28 %	27,53 %	27,80 %	*0,25 %*	*0,52 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr*) ℳ	14 946	14 199	14 082	747	864
2			**Güterverkehr.**					
	1		Beförderung von Eil- und Expreßgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art	50 233 465	44 033 288	43 125 000	6 200 177	7 108 465
	2		Beförderung von Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art	1 109 556 527	1 033 198 646	1 035 000 000	76 357 881	74 556 527
	3		Beförderung von Postgut	1 824 048	1 817 055	1 825 000	6 993	*952*
	4		Beförderung von Militärgut auf Militärfahrscheine oder Frachtbriefe, einschließlich Pferde und Fahrzeuge	4 042 029	3 776 525	3 580 000	265 504	462 029
	5		Beförderung von Tieren, einschließlich Pferde, auch Luxuspferde, ausgenommen Hunde auf Hundekarten und Gepäckscheine	32 905 609	31 166 477	30 860 000	1 739 132	2 045 609
	6		Beförderung von Leichen	648 297	596 167	620 000	52 130	28 297
	7		Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut	5 767 183	4 898 735	5 350 000	868 448	417 183
	8		Nebenerträge	31 282 313	27 262 281	26 700 000	4 020 032	4 582 313
			Summe Titel 2	1 235 759 471	1 146 249 174	1 146 560 000	89 510 297	89 199 471
			in % der Verkehrseinnahme	70,80 %	70,66 %	70,41 %	0,14 %	*0,39 %*
			in % der Gesamteinnahme	66,16 %	66,28 %	66,17 %	*0,12 %*	*0,01 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr*) ℳ	35 343	33 322	32 657	2 021	2 686
1/2			Im ganzen Verkehrseinnahme Titel 1 und 2 (zu übertragen)	1 745 392 801	1 622 264 851	1 628 335 000	123 127 950	117 057 801
			in % der Gesamteinnahme	93,44 %	93,81 %	93,97 %	*0,37 %*	*0,53 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	49 641	46 955	46 170	2 686	3 471

*) Vgl. Vorbemerkung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 ℳ	Wirklichkeit 1905 ℳ	Etat 1906 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 ℳ
			(Noch Einnahmen) Übertrag (Titel 1 und 2) ..	1 745 392 801	1 622 264 851	1 628 335 000	123 127 950	117 057 801
3			**Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen zugunsten Dritter.**					
	1		Vergütung für verpachtete Bahnstrecken	840 754	1 008 397	924 800	*167 643*	*84 046*
	2		Vergütung fremder Eisenbahnverwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen usw. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sowie für Dienstleistungen von Beamten	9 196 307	7 129 989	8 154 400	2 066 318	1 041 907
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren ...	952 851	862 480	903 500	90 371	49 351
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	490 880	448 179	514 200	42 701	*23 320*
	5		Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten:					
		1	von der Neubauverwaltung	494 557	450 733	771 500	43 824	*276 943*
		2	von der Postverwaltung	1 311 406	1 279 517	1 153 700	31 889	157 706
		3	von fremden Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.	1 731 351	1 543 314	1 405 600	188 037	325 751
	6		Vergütung der Postverwaltung:					
		1	für Benutzung von Wagenabteilungen zum Postdienste, Beförderung von Eisenbahnpostwagen und Stellung von Beiwagen	4 870 638	4 717 785	4 495 100	152 853	375 538
		2	für Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangieren usw. der Eisenbahnpostwagen	1 830 855	1 725 048	1 705 600	105 807	125 255
		3	für Benutzung von Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen	320 783	302 173	327 500	18 610	*6 717*
		3a	für Bestellung und Abnahme von Eisenbahnpostwagen	9 408	15 486	5 000	*6 078*	4 408
		4	für Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen, für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen usw. ...	110 558	107 684	107 100	2 874	3 458
	7		Vergütung der Neubauverwaltung an allgemeinen Verwaltungskosten	12 754 200	11 206 588	11 100 000	1 547 612	1 654 200
			Summe Titel 3	34 914 548	30 797 373	31 568 000	4 117 175	3 346 548
			in % der sonstigen Einnahmen	28,50 %	28,79 %	30,22 %	*0,29 %*	*1,72 %*
			in % der Gesamteinnahme	1,87 %	1,78 %	1,82 %	0,09 %	0,05 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	993	891	895	102	98
4			**Überlassung von Betriebsmitteln.**					
	1		Miete und Leihgeld für Lokomotiven	62 340	68 817	30 000	*6 477*	32 340
	2		Miete und Leihgeld für Wagen	25 064 637	19 679 384	17 849 000	5 385 253	7 215 637
			Summe Titel 4	25 126 977	19 748 201	17 879 000	5 378 776	7 247 977
			in % der sonstigen Einnahmen	20,52 %	18,46 %	17,11 %	2,06 %	3,41 %
			in % der Gesamteinnahme	1,34 %	1,14 %	1,03 %	0,20 %	0,31 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	714	572	507	142	207
5			**Erträge aus Veräußerungen.**					
	1		Verkauf von Materialien und Materialabfällen sowie von sonstigen Gegenständen	28 529 565	24 734 998	24 600 000	3 794 567	3 929 565
	2		Abgabe von Materialien an die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnverwaltungen, Privatpersonen usw.:					
		1	von Betriebsmaterialien	334 848	303 356	294 000	31 492	40 848
		2	von Oberbau- und Baumaterialien	13 053 896	11 350 834	10 921 000	1 703 062	2 132 896
		3	von Werkstattsmaterialien	43 515	36 786	55 000	6 729	*11 485*
			zu übertragen (Titel 5)	41 961 824	36 425 974	35 870 000	5 535 850	6 091 824
			zu übertragen (Titel 1 bis 4)	1 805 434 326	1 672 810 425	1 677 782 000	132 623 901	127 652 326

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 ℳ	Wirklichkeit 1905 ℳ	Etat 1906 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 ℳ
			(Noch Einnahmen) Übertrag (Titel 1 bis 4) . .	1 805 434 326	1 672 810 425	1 677 782 000	132 623 901	127 652 326
(5)			Übertrag (Titel 5)	41 961 824	36 425 974	35 870 000	5 535 850	6 091 824
	3		Abgabe von Wasser, Elektrizität und Gas und Verkauf von Nebenerzeugnissen der Gasanstalten usw. . . .	752 909	690 973	630 000	61 936	122 909
			Summe Titel 5	42 714 733	37 116 947	36 500 000	5 597 786	6 214 733
			in % der sonstigen Einnahmen	34,88 %	34,69 %	34,94 %	0,19 %	*0,06 %*
			in % der Gesamteinnahme	2,29 %	2,15 %	2,11 %	0,14 %	0,18 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	1 215	1 074	1 035	141	180
6			**Verschiedene Einnahmen einschließlich der Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken.**					
	1		Telegraphengebühren	683 645	674 092	654 800	9 553	28 845
	2		Pacht- und Mietzinse sowie wirtschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:					
		1	Bahnwirtschaften	5 332 859	5 181 232	5 148 500	151 627	184 359
		2	Dienst- und Mietwohnungen	4 249 453	3 873 612	3 833 700	375 841	415 753
		3	Diensträume für Post, Telegraphie, Zoll, Steuer, Polizei usw.	775 840	759 701	808 900	16 139	*33 060*
		4	Lagerplätze, Grasplätze, Pflanzungen, Aborte, Bergwerke, Steinbrüche, Trajekte usw. . . .	4 616 838	4 603 725	4 719 200	13 113	*102 362*
	3		Brücken- und Fährgeld sowie Werft- und Hafengebühren	333 670	298 028	294 700	35 642	38 970
	4		Statutmäßige Pensionskasseneinnahmen	1 306 337	1 719 159	1 315 900	*412 822*	*9 563*
	5		Zinsen und Kursgewinne	59 786	51 561	78 100	8 225	*18 314*
	5a		Einnahmen aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken	84 695	97 922	94 600	*13 227*	*9 905*
	6		Sonstige Einnahmen	2 275 347	2 066 726	1 580 600	208 621	694 747
			Summe Titel 6	19 718 470	19 325 758	18 529 000	392 712	1 189 470
			in % der sonstigen Einnahmen	16,10 %	18,06 %	17,73 %	*1,96 %*	*1,63 %*
			in % der Gesamteinnahme	1,06 %	1,12 %	1,07 %	*0,06 %*	*0,01 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	561	559	525	2	36
3/6			**Im ganzen Sonstige Einnahmen Titel 3 bis 6**	122 474 728	106 988 279	104 476 000	15 486 449	17 998 728
			in % der Gesamteinnahme	6,56 %	6,19 %	6,03 %	0,37 %	0,53 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	3 483	3 096	2 962	387	521
1/6			**Gesamteinnahme Titel 1 bis 6**	1 867 867 529	1 729 253 130	1 732 811 000	138 614 399	135 056 529
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	53 124	50 051	49 132	3 078	3 992
			II. Ausgaben.					
1			**Besoldungen.**					
	1		Präsidenten der Direktionen	230 412	231 000	231 000	*588*	*588*
	2		Mitglieder der Direktionen, einschließlich der Zulagen für die Ober-Regierungs- und Oberbauräte	2 408 955	2 351 752	2 404 100	57 203	4 855
	3		Vorstände der Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen, des Zentralwagenamts in Berlin und des Wagenamts in Essen a. R. sowie Telegrapheninspektoren	2 657 841	2 616 842	2 739 100	40 999	*81 259*
	4		Rechnungsdirektoren	109 950	108 536	109 500	1 414	450
	5		Eisenbahn-Bau- und Betriebs- bezw. Maschineninspektoren, einschließlich des Direktors der Eisenbahnversuchsanstalt in Berlin	638 881	595 331	664 200	43 550	*25 319*
			zu übertragen (Titel 1)	6 046 039	5 903 461	6 147 900	142 578	*101 861*

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

Anlage 4. Allgemeine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 ℳ	Wirklichkeit 1905 ℳ	Etat 1906 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 ℳ
(1)	.		(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1)....	6 046 039	5 903 461	6 147 900	142 578	*101 861*
	6		Hauptkassenrendanten	108 675	107 400	107 400	1 275	1 275
	7		Hauptkassenkassierer, Betriebskontrolleure	395 200	357 675	391 800	37 525	3 400
	8		Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher, Oberkassenvorsteher, Oberbahnmeister	4 812 966	4 585 451	4 620 500	227 515	192 466
	9		Technische Eisenbahnsekretäre, einschließlich bau- und maschinentechnische Eisenbahnbetriebsingenieure, ferner Werkstättenvorsteher	3 745 049	3 432 942	3 735 300	312 107	9 749
	10		Nichttechnische Eisenbahnsekretäre, einschließlich Kassenkontrolleure, Rechnungsrevisoren und Materialienverwalter 1. Klasse	13 502 147	13 298 199	13 469 300	203 948	32 847
	11		Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, ferner Bahnmeister 1. Klasse, Werkmeister, Schiffskapitäne 1. Klasse	12 834 127	11 984 896	12 867 400	849 231	*33 273*
	12		Betriebssekretäre	5 910 468	6 228 575	6 303 800	*318 107*	*393 332*
	13		Technische Bureauassistenten und Zeichner 1. Klasse, Eisenbahnassistenten einschließlich Bahnhofsverwalter und Materialienverwalter 2. Klasse, ferner Bahn- und Telegraphenmeister, Schiffskapitäne 2. Klasse, Kanzlisten 1. Klasse	30 086 746	29 606 275	29 290 200	480 471	796 546
	14		Zeichner, Kanzlisten	56 496	166 849	153 200	*110 353*	*96 704*
	15		Lokomotivführer, Schiffsmaschinisten, Maschinisten bei elektrischen Anlagen	24 180 378	22 885 434	24 108 500	1 294 944	71 878
	16		Zugführer, Steuermänner	8 619 571	7 806 193	8 577 400	813 378	42 171
	17		Werkführer, Schirrmeister, Telegraphisten, Lademeister, Wagenmeister, Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen	16 940 465	16 217 965	17 123 800	722 500	*183 335*
	18		Weichensteller 1. Klasse einschließlich Bahnhofsaufseher, ferner Fahrkartenausgeber, Packmeister, Stellwerksweichensteller, Maschinenwärter	11 686 754	10 997 396	11 762 200	689 358	*75 446*
	19		Vor dem 1. April 1899 angestellte Eisenbahngehilfinnen	72 510	77 855	80 400	*5 345*	*7 890*
	20		Lokomotivheizer, Schiffsheizer, Magazinaufseher, Fahrkartendrucker, Kassen- und Bureaudiener, Brückengeldeinnehmer	15 860 912	15 035 336	15 949 800	825 576	*88 888*
	21		Weichensteller, Rottenführer, Wagenwärter, Eisenbahngehilfinnen	28 519 790	25 229 803	28 093 000	3 289 987	426 790
	22		Brückenwärter, Kranmeister, Portiers und Bahnsteigschaffner, Schaffner und Bremser, Matrosen, Schirrmänner	24 492 067	22 652 084	24 543 300	1 839 983	*51 233*
	23		Bahnwärter und Nachtwächter, Kranwärter	14 965 895	15 231 766	15 062 900	*265 871*	*97 005*
			Summe Titel 1....	222 836 255	211 805 555	222 388 100	11 030 700	448 155
			in % der persönlichen Ausgaben	42,17 %	44,84 %	47,11 %	*2,37 %*	*4,64 %*
			in % der Gesamtausgabe	19,06 %	20,21 %	21,20 %	*1,16 %*	*2,13 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	6 338	6 130	6 306	208	32
2			**Wohnungsgeldzuschüsse [2])**	35 024 150	27 345 960	29 093 200	7 678 190	5 930 950
			in % der persönlichen Ausgaben	6,63 %	5,79 %	6,16 %	0,80 %	0,53 %
			in % der Gesamtausgabe	3,00 %	2,61 %	2,77 %	0,20 %	0,23 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	996	792	825	204	171
			zu übertragen (Titel 1 und 2)....	257 860 405	239 151 515	251 481 300	18 708 890	6 379 105

[1]) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

[2])	5	6	7	8	9
Außer den oben nachgewiesenen Beträgen an wirklich gezahltem oder zur Zahlung vorgesehenem Wohnungsgeldzuschuß von ℳ	35 024 150	27 345 960	29 093 200	7 678 190	5 930 950
sind an etatsmäßige Beamte Dienstwohnungen überwiesen oder für sie im Etat vorgesehen gewesen	26 815	26 264	28 392	551	*1 577*
wofür der gesetzliche Wohnungsgeldzuschuß in Wegfall gekommen ist mit ℳ	4 958 224	4 154 591	—	803 633	—
so daß beim Nichtvorhandensein der Dienstwohnungen an Wohnungsgeldzuschuß aufzuwenden gewesen wären ℳ	39 982 374	31 500 551	—	8 481 823	—
An Diätare (ohne Hilfsbedienstete) waren von den Dienstwohnungen vergeben oder im Etat veranschlagt .... Anzahl	602	629	451	*27*	151

Wegen der Anzahl der überhaupt vorhanden gewesenen Dienst- und Mietwohnungen s. die Darstellung im Abschnitt VIII. 1a und b auf S. 118 ff. dieses Berichtes.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit		Etat	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger*	
				1906 ℳ	1905 ℳ	1906 ℳ	gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	gegen den Etat 1906 ℳ
			(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1 und 2) ..	257 860 405	239 151 515	251 481 300	18 708 890	6 379 105
			Andere persönliche Ausgaben.					
3			**Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhne und Stellenzulagen usw.**					
	1		Remunerierung von Hilfsarbeitern im Beamtenverhältnis	13 753 426	11 915 217	12 686 000	1 838 209	1 067 426
	2		Vergütung an außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Gehilfen	9 919 037	10 582 813	8 763 400	*663 776*	1 155 637
	3		Löhne, ausschließlich der bei Titel 8 und 9 zu verrechnenden Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter:					
		1	für die Hilfskräfte im untern Dienste	69 858 953	56 044 736	47 884 480	13 814 217	21 974 473
		2	für sonstige Arbeiter	78 723 505	68 519 458	65 659 000	10 204 047	13 064 505
	4		Stellenzulagen:					
		1	für einen Rechnungsdirektor im Jahresbetrage bis zu 600 ℳ, für mittlere etatsmäßige Beamte (ausschließlich Zugführer und Steuermänner, vergl. Ziffer 2), für Praktikanten und Stationsdiätare des Außendienstes sowie für außeretatsmäßige kommissarische Betriebsingenieure bis zu 400 ℳ, für Kanzlisten 1. Klasse als Vorsteher der Direktionskanzleien bis zu 300 ℳ	2 838 953	2 735 065	2 546 320	103 888	292 633
		2	für Unterbeamte und für Zugführer und Steuermänner im Jahresbetrage bis zu 200 ℳ	5 843 650	5 499 085	5 275 600	344 565	568 050
	5		Zulagen an Beamte	50 326	72 653	67 400	*22 327*	*17 074*
			Summe Titel 3	180 987 850	155 369 027	142 882 200	25 618 823	38 105 650
			in % der persönlichen Ausgaben	34,50 %	32,89 %	30,27 %	1,61 %	4,23 %
			in % der Gesamtausgabe	15,47 %	14,82 %	13,62 %	0,65 %	1,85 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	5 147	4 497	4 051	650	1 096
4			**Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge.**					
	1	1	Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder ..	5 586 987	4 915 164	4 660 000	671 823	926 987
		2	Umzugskosten	1 509 976	1 581 133	1 500 000	*71 157*	9 976
	2		Fahr-, Stunden- und Nachtgelder	30 496 513	27 682 526	26 800 000	2 813 987	3 696 513
	3		Prämien für Materialersparnisse, Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen u. dgl.	7 779 761	7 150 220	7 172 000	629 541	607 761
	4		Verlustentschädigungen für Kassenführer	177 749	160 354	180 000	17 395	*2 251*
	5		Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen und Besorgung des Privatdepeschenverkehrs	158 329	156 960	156 000	1 369	2 329
			Summe Titel 4	45 709 315	41 646 357	40 468 000	4 062 958	5 241 315
			in % der persönlichen Ausgaben	8,71 %	8,82 %	8,57 %	*0,11 %*	0,14 %
			in % der Gesamtausgabe	3,91 %	3,97 %	3,86 %	*0,06 %*	0,05 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	1 300	1 205	1 147	95	153
5			**Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte**	1 923 328	1 783 795	1 920 000	139 533	3 328
5a			**Außerordentliche Remunerationen für höhere technische und für mittlere Beamte**	869 822	799 842	870 000	69 980	*178*
			zu übertragen (Titel 5 und 5a)	2 793 150	2 583 637	2 790 000	209 513	3 150
			zu übertragen (Titel 1 bis 4)	484 557 570	436 166 899	434 831 500	48 390 671	49 726 070

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

Anlage 4. Allgemeine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 M	Wirklichkeit 1905 M	Etat 1906 M	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 M	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 M
			(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1 bis 4) ..	484 557 570	436 166 899	434 831 500	48 390 671	49 726 070
			Übertrag (Titel 5 und 5a) ..	2 793 150	2 583 637	2 790 000	209 513	3 150
5b			**Außerordentliche Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte**	1 369 764	1 300 000	1 369 700	69 764	64
5c			**Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte sowie Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten**	972 959	789 823	980 000	183 136	*7 041*
5d			**Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene**	1 222 393	1 079 966	1 220 000	142 427	2 393
			Summe Titel 5 bis 5d	6 358 266	5 753 426	6 359 700	604 840	*1 434*
			in % der persönlichen Ausgaben	1,21 %	1,22 %	1,35 %	*0,01 %*	*0,14 %*
			in % der Gesamtausgabe	0,54 %	0,55 %	0,61 %	*0,01 %*	*0,07 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	181	167	180	14	1
6			**Wohlfahrtszwecke.**					
	1		Kosten für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschließlich der Heilmittel	2 060 371	1 699 864	1 600 000	360 507	460 371
	2		Statutmäßige Pensionen usw. an Beamte und deren Hinterbliebene:					
		1	Beamtenpensionen	7 460 827	7 576 476	7 700 000	*115 649*	*239 173*
		2	Witwenpensionen und Kindererziehungsgelder	7 132 483	6 908 308	6 909 000	224 175	223 483
		3	Sonstige statutmäßige Zahlungen	42 513	41 696	37 000	817	5 513
	3		Andere Pensions- usw. Bezüge	164 439	165 985	161 000	*1 546*	3 439
	4		Zuschüsse zu Krankenkassen	3 581 260	2 832 271	2 600 000	748 989	981 260
	5		Zuschüsse zur Pensionskasse für die Arbeiter:					
		1	zur Abteilung A	2 061 528	1 844 114	1 770 000	217 414	291 528
		2	„ „ B	4 388 142	2 915 147	3 800 000	1 472 995	588 142
	6		Zahlungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes:					
		1	Unfallrenten und Krankengeldbeiträge	5 988 467	5 679 171	5 518 000	309 296	470 467
		2	Kosten des Heilverfahrens und Sterbegelder	318 568	305 416	315 000	13 152	3 568
	7		Renten für Verwandte der aufsteigenden Linie und für elternlose Enkel sowie Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes	403 002	325 284	300 000	77 718	103 002
	8		Besondere Verwaltungskosten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes sowie des Invalidenversicherungsgesetzes	13 205	13 692	14 900	*487*	*1 695*
	9		Beiträge zu Einrichtungen der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal sowie zur Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden ...	71 510	49 671	75 000	21 839	*3 490*
	10		Beihilfen zur Herstellung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatseisenbahnen errichtet werden	50 000	50 000	50 000	—	—
			Summe Titel 6	33 736 315	30 407 095	30 849 900	3 329 220	2 886 415
			in % der persönlichen Ausgaben	6,43 %	6,44 %	6,54 %	*0,01 %*	*0,11 %*
			in % der Gesamtausgabe	2,88 %	2,90 %	2,94 %	*0,02 %*	*0,06 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	960	880	875	80	85
1/6			**Im ganzen Persönliche Ausgaben Titel 1 bis 6**	524 652 151	472 327 420	472 041 100	52 324 731	52 611 051
			in % der Gesamtausgabe	44,35 %	45,06 %	45,00 %	*0,21 %*	*0,15 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	14 922	13 671	13 384	1 251	1 538
			in % der Gesamteinnahme	28,09 %	27,31 %	27,24 %	0,78 %	0,85 %
			auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer .... M	1 125	1 089	—	36	—
			auf 1000 Wagenachskilometer aller Art ... M	29,62	28,76	—	0,86	—

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 M	Wirklichkeit 1905 M	Etat 1906 M	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 M	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 M
			(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1 bis 6)..	524 652 151	472 327 420	472 041 100	52 824 731	52 611 051
			Sächliche Ausgaben.					
7			**Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien.**					
	1		Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	11 549 532	10 358 809	9 553 600	1 190 723	1 995 932
	2		Beschaffung der Betriebsmaterialien:					
		1	Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien	8 010 384	6 596 745	6 592 200	1 413 639	1 418 184
		2	Kohlen, Koks und Briketts	104 500 253	89 982 593	92 161 100	14 517 660	12 339 153
		3	Sonstige Betriebsmaterialien	24 103 738	21 306 221	21 824 700	2 797 517	2 279 038
	3		Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität von fremden Werken	13 417 917	11 884 296	11 711 400	1 533 621	1 706 517
			Summe Titel 7....	161 581 824	140 128 664	141 843 000	21 453 160	19 738 824
			in % der sächlichen Ausgaben	25,05 %	24,33 %	24,69 %	0,72 %	0,16 %
			in % der Gesamtausgabe	13,81 %	13,37 %	13,62 %	0,44 %	0,20 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	4 596	4 056	4 022	540	574
			auf 1 000 Lokomotivkilometer M	249	234	—	15	—
			auf 1 000 Wagenachskilometer M	9,12	8,53	—	0,59	—
8			**Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.**					
	1		Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter	54 466 004	48 102 304	48 363 000	6 363 700	6 103 004
	2		Beschaffung der Oberbau- und Baumaterialien auf Vorrat:					
		1	Schienen	24 039 551	24 160 522	24 527 000	*120 971*	*487 449*
		2	Kleineisenzeug	14 886 818	13 653 697	14 893 000	1 233 121	*6 182*
		3	Weichen	7 739 988	7 464 132	8 355 000	275 856	*615 012*
		4	Schwellen	25 180 432	23 828 055	27 108 000	1 352 377	*1 927 568*
		5	Baumaterialien	15 062 943	12 897 558	14 130 000	2 165 385	932 943
	3		Sonstige Ausgaben einschließlich der Kosten kleinerer Ergänzungen	70 424 001	58 233 660	54 500 000	12 190 341	15 924 001
	4		Kosten erheblicher Ergänzungen	15 967 399	13 883 958	15 849 000	2 083 441	118 399
			Summe Titel 8....	227 767 136	202 223 886	207 725 000	25 543 250	20 042 136
			in % der sächlichen Ausgaben	35,31 %	35,11 %	36,00 %	0,20 %	*0,69 %*
			in % der Gesamtausgabe	19,47 %	19,20 %	19,30 %	0,18 %	*0,33 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	6 478	5 853	5 890	625	588
			auf 1 000 Lokomotivkilometer M	305	295	—	10	—
			auf 1 000 Wagenachskilometer M	12,86	12,31	—	0,55	—
9			**Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen.**					
	1		Löhne der Werkstättenarbeiter	71 834 227	62 269 923	62 344 000	9 564 304	9 490 227
	2		Beschaffung der Werkstattsmaterialien auf Vorrat	44 112 732	35 957 690	35 028 000	8 155 042	9 084 732
	3		Sonstige Ausgaben	12 923 644	10 939 270	9 443 000	1 984 374	3 480 644
	4		Beschaffung ganzer Fahrzeuge:					
		1	Lokomotiven	34 045 231	33 986 728	34 000 000	58 503	45 231
		2	Personenwagen	12 291 958	12 294 410	12 300 000	*2 452*	*8 042*
		3	Gepäck- und Güterwagen	23 534 541	23 634 363	23 700 000	*99 822*	*165 459*
			Summe Titel 9....	198 742 333	179 082 384	176 815 000	19 659 949	21 927 333
			in % der sächlichen Ausgaben	30,81 %	31,09 %	30,65 %	*0,28 %*	0,16 %
			in % der Gesamtausgabe	16,09 %	17,08 %	16,30 %	*0,09 %*	0,12 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) M	5 652	5 183	5 013	469	639
			auf 1 000 Lokomotivkilometer M	265	260	—	5	—
			auf 1000 Wagenachskilometer aller Art... M	11,00	10,78	—	0,22	—
			zu übertragen (Titel 1 bis 9)....	1 112 743 444	993 762 354	998 421 100	118 981 090	114 319 344

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

Anlage 4. Allgemeine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit 1906 ℳ	Wirklichkeit 1905 ℳ	Etat 1906 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger* gegen den Etat 1906 ℳ
			(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1 bis 9) ..	1 112 743 444	993 762 354	998 424 100	118 981 090	114 319 344
10			**Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten.**					
	1		Vergütung für gepachtete Strecken	1 599 419	1 718 682	1 784 200	*119 263*	*184 781*
	2		Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen sowie für Dienstleistungen von Beamten fremder Eisenbahnverwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen	4 953 105	4 316 222	4 081 300	636 883	871 805
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Eisenbahnverwaltungen	438 683	1 469 115	290 100	*1 030 432*	148 583
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	218 700	189 207	172 400	29 493	46 300
			Summe Titel 10	7 209 907	7 693 226	6 328 000	*483 319*	881 907
			in % der sächlichen Ausgaben	1,12 %	1,34 %	1,10 %	*0,22 %*	0,02 %
			in % der Gesamtausgabe	0,62 %	0,73 %	0,60 %	*0,11 %*	0,02 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	205	223	180	*18*	25
11			**Benutzung fremder Betriebsmittel.**					
	1		Miete und Leihgeld für Lokomotiven	679	317	—	362	679
	2		Miete und Leihgeld für Wagen	14 824 127	14 142 961	14 144 000	681 166	680 127
			Summe Titel 11	14 824 806	14 143 278	14 144 000	681 528	680 806
			in % der sächlichen Ausgaben	2,30 %	2,16 %	2,15 %	*0,13 %*	*0,15 %*
			in % der Gesamtausgabe	1,27 %	1,36 %	1,35 %	*0,08 %*	*0,08 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge*) ℳ	422	409	401	13	21
12			**Verschiedene Ausgaben einschließlich der Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken.**					
	1		Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten	20 350 617	17 589 738	17 493 400	2 760 879	2 857 217
	2		Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze:					
		1	einmalige Abfindungen	1 169 560	825 459	1 420 700	344 101	*251 140*
		2	fortlaufende Zahlungen	3 197 056	2 943 050	3 004 900	254 006	192 156
		3	Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung	417 628	357 887	280 200	59 741	137 428
	3		Ersatzleistungen:					
		1	für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Verpackungen sowie für Lieferfristüberschreitungen	2 958 884	2 487 393	1 910 600	471 491	1 048 284
		2	sonstige Entschädigungen, insbesondere Waldbrand- usw. Entschädigungen, Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, sowie von Lager-, Stand- und Wägegeld — sofern die zuviel erhobene Einnahme nicht mehr abgesetzt werden konnte —	1 962 890	3 785 237	1 411 500	*1 822 347*	551 390
	4		Entschädigungen für Benutzung fremder Grundstücke, Miete für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, einschließlich der Kosten für deren Unterhaltung	921 498	797 191	808 600	124 307	112 898
	5		Erstattete Vertragsstrafen, die in den Rechnungen der Vorjahre vereinnahmt sind	28 482	20 263	24 000	8 219	4 482
	6		Nichtaversionierte Postporto- und Gebührenbeträge und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen sowie Telegramm- und Fernsprechgebühren	447 985	394 700	411 400	53 285	36 585
			zu übertragen (Titel 12)	31 454 600	29 200 918	26 765 300	2 253 682	4 689 300
			zu übertragen (Titel 1 bis 11)	1 134 778 157	1 015 598 858	1 018 896 100	119 179 299	115 882 057

*) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

1	2	3	4	5		7	8	9
Titel	Position	Unterposition	Bezeichnung	Wirklichkeit		Etat	Wirklichkeit 1906 mehr *weniger*	
				1906 ℳ	1905 ℳ	1906 ℳ	gegen Wirklichkeit 1905 ℳ	gegen den Etat 1906 ℳ
			(Noch Ausgaben) Übertrag (Titel 1 bis 11)..	1 134 778 157	1 015 598 858	1 018 896 100	119 179 299	115 882 057
(12)			Übertrag (Titel 12)..	31 454 600	29 200 918	26 765 300	2 253 682	4 689 300
	7		Kosten für Bekanntmachungen, Gerichtskosten und Stempel usw., Feuer- und andere Versicherungsbeiträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken	700 568	623 883	616 600	76 685	83 968
	8		Kosten des Rangierens mit Pferden	365 954	388 744	398 500	*22 790*	*32 546*
	9		Kosten für Reinigung der Diensträume, Anfahrten usw. sowie für Haltung von Wächterhunden	1 200 798	1 070 602	1 112 400	130 196	88 398
	10		Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen usw. einschließlich des damit verbundenen Repräsentationsaufwandes	12 511	578	20 000	11 933	*7 489*
	11		Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten	39 485	35 605	38 600	3 880	885
	12		Etwaige nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung, Rollgelder usw.	439 894	413 265	409 900	26 629	29 994
	13		Beiträge zu den Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen	1 248	40 142	41 000	*38 894*	*39 752*
	14		Belohnungen für Ermittlung und Anzeige von Dieben und von Urhebern betriebsgefährlicher Bahnfrevel, sowie für die Abwendung von Betriebsgefahren usw.	38 206	36 356	47 600	1 850	*9 394*
	14a		Ausgaben aus Staatsnebenfonds zu Wohlfahrtszwecken	90 319	96 365	94 600	*6 046*	*4 281*
	15		Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben	651 353	802 518	535 700	*151 165*	115 653
			Summe Titel 12....	34 994 936	32 708 976	30 080 200	2 285 960	4 914 736
			in % der sächlichen Ausgaben	5,12 %	5,68 %	5,21 %	*0,26 %*	0,21 %
			in % der Gesamtausgabe	2,99 %	3,12 %	2,87 %	*0,13 %*	0,12 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	995	947	853	48	142
7/12			**Im ganzen Sächliche Ausgaben** Titel 7 bis 12 ℳ	645 120 942	575 980 414	576 935 200	69 140 528	68 185 742
			in % der Gesamtausgabe	55,15 %	54,94 %	55,00 %	0,21 %	0,15 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	18 348	16 671	16 359	1 677	1 989
			in % der Gesamteinnahme	34,54 %	33,31 %	33,30 %	1,23 %	1,24 %
			auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer ℳ	1 383	1 327	—	56	—
			auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art ℳ	36,48	35,06	—	1,36	—
1/12			**Gesamtausgabe**....	1 169 773 093	1 048 307 834	1 048 976 300	121 465 259	120 796 793
			in % der Gesamteinnahme (Betriebskoeffizient)	62,63 %	60,62 %	60,54 %	2,01 %	2,09 %
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	33 270	30 342	29 743	2 928	3 527
			auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer ℳ	2 508	2 416	—	92	—
			auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art ℳ	66,04	63,82	—	2,22	—
			III. Überschuß.					
			Es betrug:					
			die Gesamteinnahme	1 867 867 529	1 729 253 130	1 732 811 000	138 614 399	135 056 529
			die Gesamtausgabe	1 169 773 093	1 048 307 834	1 048 976 300	121 465 259	120 796 793
			Demnach betrug der Überschuß im ganzen	698 094 436	680 945 296	683 834 700	17 149 140	14 259 736
			im Verhältnis des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals [2])	7,48 %	7,52 %	—	*0,04 %*	—
			in % der Gesamteinnahme	37,37 %	39,38 %	39,46 %	*2,01 %*	*2,09 %*
			auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge [1]) ℳ	19 854	19 709	19 389	145	465

[1]) Vgl. Vorbemerkung S. 178.

[2]) Das Anlagekapital betrug im Durchschnitt des Berichtsjahrs 9 337 823 890 ℳ, im Durchschnitt des Vorjahrs 9 059 283 385 ℳ (S. 14.)

Abrechnungen mit Hessen und Baden.

I. Berechnung der Anteile Preußens und Hessens an den Ergebnissen aus der Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft des Rechnungsjahrs 1906 auf Grund des Staatsvertrags vom 23. Juni 1896 (Gesetz-Samml. S. 223).

A. Die **Betriebseinnahmen** betrugen 1 869 200 793 ℳ und nach Abrechnung der vorjährigen Reste (1 333 264 ℳ) — 1 867 867 529 ℳ

Abzurechnen sind:

1. der Anteil Badens an den Betriebseinnahmen für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn für das Etatsjahr 1906 .... 3 256 690 „
2. die Einnahmen, die aus Anlaß der Verstaatlichung verschiedener Privatbahnen für Rechnung Preußens erwachsen und bei den Betriebseinnahmen der Finanzgemeinschaft verrechnet sind, Preußen aber allein zustehen .... 1 750 „

bleiben ...... 1 864 609 089 ℳ

B. Die **Betriebsausgaben** betrugen 1 214 577 894 ℳ und nach Abrechnung der vorjährigen Reste (44 804 801 ℳ) — 1 169 773 093 ℳ

Zuzurechnen sind:

1. Pensionen, Dispositionsbesoldungen und Hinterbliebenengelder (Art. 10 Abs. 1, Art. 9 Abs. 1), die aus andern Staatsfonds für Beamte der vereinigten Bahnbetriebe und ihre Hinterbliebenen gezahlt sind, und zwar:
   a. von Preußen .... 29 153 057 ℳ + 8 293 254 ℳ + 415 097 ℳ = 37 861 408 ℳ
   b. von Hessen .... 454 566 „ + 81 939 „ = 536 505 „

   38 397 913 „
2. 90 % der Kosten der Zentralverwaltung (Art. 10 Abs. 2) .... 2 106 897 „

1 210 277 903 ℳ

Abzurechnen sind:

3. die Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben, soweit sie in den Betriebsausgaben enthalten sind (da jeder Staat bezüglich seines Besitzes sie allein zu tragen hat, Art. 10 Abs. 4) .... 20 350 701 ℳ
4. Ausgaben für die Verwaltung der Anleiheschulden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn (die zwischen beiden Staaten, nach dem Verhältnis ihrer Beteiligung an der Aufbringung des Erwerbspreises, verteilt werden, s. Abschnitt E 2) .... 89 „
5. der Anteil Badens an den Betriebsausgaben für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn für das Etatsjahr 1906 .... 2 220 737 „
6. die Ausgaben, die aus Anlaß der Verstaatlichung verschiedener Privatbahnen für Rechnung Preußens entstanden und bei den Betriebsausgaben der Finanzgemeinschaft verrechnet, von Preußen aber allein zu tragen sind .... 31 „
7. die Aufwendungen der Finanzgemeinschaft für den Ankauf von im hessischen Staatseigentum oder im Familieneigentum des Großherzoglichen Hauses stehenden Grundstücken, die Hessen allein zu tragen hat .... 960 „

zusammen ...... 22 572 518 „

bleiben ...... 1 187 705 385 ℳ

C. **Abschluß.**

Die Betriebseinnahmen betrugen (Abschnitt A) .... 1 864 609 089 ℳ
Die Betriebsausgaben betrugen (Abschnitt B) .... 1 187 705 385 „

mithin beträgt der Überschuß .... 676 903 704 ℳ

Zuzurechnen ist (Art. 7 Abs. 1, 2):

der Anteil Preußens an den Einnahmen der von Oldenburg verwalteten, Preußen gehörigen Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg für 1906 (998 061 ℳ) nach Abzug der preußischen Sonderausgaben (156 048 ℳ) .... 842 013 „

Hiernach berechnet sich der zwischen Preußen und Hessen zu verteilende Überschuß aus der Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft für das Rechnungsjahr 1906 auf .... 677 745 717 ℳ

D. Die gemäß Art. 8, 9, 11 des Staatsvertrags ermittelten Teilungsziffern*) sind für das Berichtsjahr festgestellt für Preußen auf 457 605 044 ℳ, für Hessen auf 9 938 802 ℳ. Nach diesem Teilungsmaßstab beträgt der Anteil am Überschusse:

a. für Preußen	663 338 554 ℳ
b. für Hessen	14 407 163 „
zusammen	677 745 717 ℳ

E. Bezüglich der Zahlung sind diesem Anteile Hessens von .... 14 407 163 ℳ

zuzusetzen:

1. Pensionen und Hinterbliebenengelder (s. Abschnitt B 1b) .... 536 505 „
(da Hessen diesen Betrag selbst verausgabt hat und erstattet erhält).

14 943 668 ℳ

abzusetzen:

2. der Anteil Hessens an den Ausgaben für die Verwaltung der Ludwigs-Eisenbahnanleihen des Berichtsjahrs mit 89 ℳ nach dem zwischen beiden Staaten durch die Vereinbarung vom 15./16. Dezember 1897 festgestellten Teilungsmaßstabe: 2 052 047 ℳ für Preußen und 7 795 657 ℳ für Hessen (Beilage A 10 zum Etat der Eisenbahnverwaltung für 1898/99), so daß entfällt auf Preußen 19 ℳ, auf Hessen .... 70 „
3. die Aufwendungen der Finanzgemeinschaft für den Ankauf von im hessischen Staatseigentum oder im Familieneigentum des Großherzoglichen Hauses stehenden Grundstücken, die Hessen allein zu tragen hat .... 960 „

Hiernach ergibt sich ein Betrag von .... 14 942 638 ℳ,
der von der Königlich preußischen Generalstaatskasse für das Rechnungsjahr 1906 an Hessen noch zu zahlen gewesen ist.

II. Berechnung der Anteile Badens an den Betriebseinnahmen und -Ausgaben für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn für das Rechnungsjahr 1906 auf Grund des Staatsvertrags vom 14. Dezember 1901 (Gesetz-Samml. 1902 S. 298).

A. Betriebseinnahmen.

Die Verkehrseinnahmen für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn — Art. 4 Abs. 1 des Staatsvertrags — haben betragen .... 3 045 343 ℳ

Hierzu tritt: als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen ein Zuschlag von 6,94 % oder .... 211 347 „

Ergibt als Anteil Badens an den Betriebseinnahmen der Main-Neckarbahn .... 3 256 690 ℳ

B. Betriebsausgaben.

Nach Artikel 4 Absatz 4 des Staatsvertrags hat Baden als Anteil an den Ausgaben der Main-Neckarbahn der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einen Prozentsatz von den vorberechneten gesamten badischen Einnahmen zu erstatten, der sich aus dem Verhältnis der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ergibt. Dieser Prozentsatz ist bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für das Rechnungsjahr 1906 mit .... 68,19 %
berechnet worden.

Dementsprechend beträgt der von Baden zu erstattende Anteil an den Betriebsausgaben der Main-Neckarbahn .... 2 220 737 ℳ

Nachrichtlich.

Der Anteil Badens an den Beschaffungskosten der Betriebsmittel der Main-Neckarbahn betrug am Ende des Rechnungsjahrs 1905 .... 3 673 153 ℳ

Im Rechnungsjahre 1906 sind von Baden zur Vermehrung der Betriebsmittel der Main-Neckarbahn durch die Teilnahme an den Ausgaben .... 271 934 „
beigesteuert worden.

Der Anteil Badens an den Beschaffungskosten der Betriebsmittel der Main-Neckarbahn stellt sich somit am Ende des Rechnungsjahrs 1906 auf .... 3 945 087 ℳ

*) Die Teilungsziffern werden gemäß Art. 8 des Staatsvertrags im wesentlichen (d. h. unter Vorbehalt der in Art. 9 bestimmten Zu- und Absetzungen) gebildet durch die Betriebsüberschüsse, die im preußischen bezw. im hessischen Staatseisenbahnbesitz (auch bei der Main-Neckarbahn, preußischer bezw. hessischer Anteil) im Rechnungsjahre 1894/95 bezw. 1894 sich ergeben haben, und durch den Betriebsüberschuß der Hessischen Ludwigseisenbahn vom Jahre 1894, soweit er gemäß der in Art. 8 des Staatsvertrags bestimmten Berechnung auf die an Preußen bezw. Hessen übergegangenen Strecken entfallen sein würde; sie sind für das Betriebsjahr 1894/95 (1894) ermittelt für Preußen auf 403 121 558 ℳ, für Hessen auf 8 273 484 ℳ (Etat der Eisenbahnverwaltung 1898/99 S. 90). Die Teilungsziffern werden weiterhin erhöht (Art. 11): a. beim Ankaufe bestehender Bahnen, b. beim Zutritt neu erbauter Bahnen, c. beim Zutritt größerer Ergänzungsbauten und bei Vermehrung der Betriebsmittel für den beteiligten Staat um $3^{1}/_{4}$ bezw. $1^{1}/_{2}$ und 3 Prozent seiner Aufwendungen vom Beginne des nächstfolgenden Jahres ab; die Bestimmungen zu a und b gelten auch für die Zeit seit 1. April 1895. Die Teilungsziffern werden ermäßigt im Falle der Veräußerung einer ganzen Strecke um 3 Prozent des Erlöses für den veräußernden Staat (Art. 11[a]).

Anlage 6. Zusammenstellung des Personen- und Gepäckverkehrs.

Personen- und Gepäckverkehr.

Vorbemerkung: Die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr betrug: 1906...... 34 098,04 km
1905...... 33 524,62 „ .

A. Gesamtverkehr.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfde Nr		Jahr	Einnahme im ganzen M	Einnahme %	Personen (Fahrten) im ganzen	Personen (Fahrten) %	Personenkilometer im ganzen	Personenkilometer %
1	Gewöhnliche Personenbeförderung (Titel 1 Pos. 1)	1906 1905	483 557 837 450 465 956	94,88 94,63	843 626 225 778 017 537	98,78 98,82	19 138 787 283 17 726 247 892	95,31 95,51
2	Sonderzüge nach besonderm Tarif (Titel 1 Pos. 5)	1906 1905	558 542 521 442	0,11 0,11	42 460 36 894	0,01 0,01	7 231 159 7 008 221	0,04 0,04
3	**Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs** (lfde Nr 1 + 2)	1906 1905	484 116 379 450 987 398	94,22 94,74	843 668 685 778 054 431	98,79 98,83	19 146 018 442 17 733 256 113	95,35 95,55
4	**Militärbeförderung** (Titel 1 Pos. 2)	1906 1905	9 429 374 8 296 381	1,85 1,75	10 326 255 9 224 331	1,21 1,17	933 479 439 826 211 020	4,65 4,45
5	**Die gesamte Personenbeförderung** (lfde Nr 3 + 4)	1906 1905	493 545 753 459 283 779	96,84 96,49	853 994 940 787 278 762	100,00 100,00	20 079 497 881 18 559 467 133	100,00 100,00
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906 1905	14 474 13 700	— —	25 045 23 484	— —	588 875 553 607	— —
	auf 10 000 Achs-km der Personenwagen	1906 1905	1 129 1 188	— —	1 954 2 037	— —	45 946 48 022	— —
6	**Gepäckbeförderung** (Titel 1 Pos. 3)	1906 1905	11 858 249 12 767 207	2,33 2,68				
7	**Beförderung von Hunden** (Titel 1 Pos. 4)	1906 1905	600 864 535 533	0,12 0,11				
8	**Nebenerträge** (Titel 1 Pos. 6)	1906 1905	3 628 464 3 429 158	0,71 0,72				
9	**Insgesamt Einnahmetitel 1**	1906 1905	509 633 330 476 015 677	100,00 100,00				
	in % der Gesamteinnahme	1906 1905	— —	27,28 27,83				
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906 1905	14 946 14 199	— —				
	auf 10 000 Achs-km der Personen- und Gepäckwagen	1906 1905	937 992	— —				

Zu lfdr Nr 6.

An Gepäck, mit Einschluß des Freigepäckes, wurden befördert:

	1906	1905
Tonnen	598 503	610 628
Tonnen-km	49 780 452	49 928 726.

Zu lfdr Nr 7.

An Hunden auf Hundekarten und Gepäckscheine wurden befördert:

	1906	1905
Anzahl	1 424 269	1 237 917
Tonnen	14 242	12 380
Tonnen-km	394 698	348 935.

Die unter lfdr Nr 9 nachgewiesene **Gesamteinnahme des Personen- und Gepäckverkehrs verteilt sich auf die einzelnen Monate,** wie folgt:

		1906 M	1906 %	1905 M	1905 %
10	April*)	45 460 182	8,92	40 383 731	8,48
11	Mai**)	41 818 032	8,21	38 834 155	8,16
12	Juni**)	53 409 055	10,48	49 091 549	10,31
13	Juli	58 165 428	11,41	53 795 660	11,30
14	August	50 026 173	9,82	48 918 011	10,28
15	September	45 711 551	8,97	42 586 441	8,95
16	Oktober	41 909 457	8,22	37 857 440	7,95
17	November	33 751 201	6,62	31 590 165	6,64
18	Dezember	38 377 073	7,53	37 601 354	7,90
19	Januar	30 760 805	6,03	30 387 205	6,38
20	Februar	28 881 227	5,67	29 272 632	6,15
21	März*)	41 368 146	8,12	35 697 334	7,50
22	**zusammen**	509 633 330	100,00	476 015 677	100,00
23	im Monatsdurchschnitt	42 469 444	—	39 667 973	—
24	„ Tagesdurchschnitt	1 396 256	—	1 304 153	—

Von der Gesamteinnahme (**lfde Nr 9**) entfallen auf:

	den innern Verkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen M	%	den Verkehr mit fremden Bahnen und den Durchgangsverkehr M	%
1906	436 854 110	85,72	72 779 220	14,28
1905	409 586 680	86,04	66 428 997	13,96

zusammen { 1906.... 509 633 330 M
1905.... 476 015 677 „

mithin 1906 mehr.... 33 617 653 M
= 7,06 %.

Bemerkungen.

*) Osterfeste: 23./24. April 1905, 15./16. April 1906, 31. März/1. April 1907.

**) Pfingstfeste: 11./12. Mai 1905, 3./4. Juni 1906.

B. Personenbeförderung im ganzen. Titel 1 Pos. 1, 2 und 5.

Die Ergebnisse aus der Beförderung von Personen allein (Abschnitt A lfd. Nr 3, 4 und 5 dieser Anlage) sind für die einzelnen Wagenklassen und für die einzelnen Fahrtausweise folgende:

a. I. Wagenklasse.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lfde Nr		Jahr	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen [1]) (Fahrten)	in % der Gesamtpersonenzahl (Fahrten) der Klasse	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse	durchschnittliche Beförderungsstrecke km	Einnahme überhaupt M.	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Kartengattung %	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Klasse %	Einnahme für 1 Person M.	Einnahme für 1 Personenkm Pf.
	I. Einfache Fahrten. Verkehr auf einfache Fahrkarten (ohne Militär): a. nach dem Normaltarif:												
1	α. in Schnellzügen	1906	265 525		10,77	66 277 667	25,70	249,61	6 028 121	92,82	32,73	22,70	9,10
		1905	254 559		9,19	66 887 835	25,19	262,79	6 091 677	92,89	32,68	23,93	9,11
2	β. in Personenzügen	1906	89 301		3,62	4 019 476	1,59	45,01	353 970	5,45	1,99	3,96	8,81
		1905	101 869		3,80	4 409 008	1,68	43,28	379 055	5,78	2,04	3,72	8,60
3	zusammen α und β	1906	354 826		14,39	70 297 143	27,29	198,12	6 382 091	98,27	34,65	17,99	9,08
		1905	356 428		13,29	71 296 843	27,14	200,03	6 470 732	98,67	34,72	18,15	9,08
4	b. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	c. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906	9 451		0,38	47 643	0,02	5,04	2 911	0,04	0,02	0,31	6,11
		1905	12 602		0,47	58 183	0,02	4,62	3 555	0,05	0,02	0,28	6,11
6	d. Gesellschaftsfahrten	1906	25 350		1,03	2 337 131	0,91	92,19	109 589	1,69	0,59	4,32	4,69
		1905	22 317		0,83	1 988 296	0,76	89,09	83 996	1,28	0,49	3,76	4,22
7	zusammen a bis d	1906	389 627		15,80	72 681 917	28,19	186,54	6 494 591	100,00	35,26	16,67	8,94
		1905	391 347		14,52	73 343 322	27,92	187,41	6 558 283	100,00	35,19	16,76	8,94
8	Militärbeförderung	1906	Siehe unter e (S. 194).										
		1905											
9	zusammen I	1906	389 627		15,80	72 681 917	28,19	186,54	6 494 591	100,00	35,26	16,67	8,94
		1905	391 347		14,59	73 343 322	27,92	187,41	6 558 283	100,00	35,19	16,76	8,94
	II. Rückfahrverkehr.												
10	a. Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	1906	565 481	1 130 862	45,86	141 618 267	54,92	125,23	8 647 652	97,03	46,95	7,65	6,11
		1905	607 745	1 215 490	45,33	144 469 711	55,00	118,80	8 849 550	96,81	47,48	7,28	6,13
11	b. Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906	2 557	5 114	0,21	30 661	0,01	6,00	1 346	0,02	0,01	0,26	4,39
		1905	3 647	7 294	0,27	38 360	0,01	5,26	1 684	0,02	0,01	0,23	4,39
12	c. Arbeiter Rückfahrverkehr	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Arbeiter-Wochenkarten:												
13	α. zur täglich einmaligen Fahrt	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	β. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	zusammen d	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	e. Sonntagskarten	1906	3 441	6 882	0,28	129 493	0,05	18,82	5 212	0,06	0,03	0,76	4,02
		1905	4 712	9 424	0,35	170 174	0,06	18,06	6 841	0,07	0,04	0,73	4,02
17	f. Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten, auch Gesellschaftsfahrten für Hin- und Rückfahrt	1906	19 826	39 652	1,60	651 359	0,25	16,43	34 090	0,38	0,18	0,86	5,23
		1905	16 453	32 906	1,23	594 827	0,23	18,08	31 613	0,35	0,17	0,96	5,31
18	g. Zeitkarten [2])	1906	11 855	859 762	34,86	13 033 116	5,06	15,16	224 627	2,52	1,22	0,26	1,72
		1905	13 600	992 240	37,00	14 740 017	5,61	14,86	251 451	2,75	1,35	0,25	1,71
19	h. Schülerkarten [2])	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	zusammen a bis h	1906	603 110	2 042 272	82,80	155 457 896	60,29	76,12	8 912 927	100,00	48,39	4,36	5,73
		1905	646 157	2 257 354	84,18	160 013 089	60,91	70,89	9 141 139	100,00	49,05	4,05	5,71
21	i. Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1906	185 823	34 515	1,40	29 709 131	11,52	860,76	1 877 202	—	10,19	54,39	6,32
		1905	191 360	32 893	1,23	29 331 980	11,17	891,74	1 853 537	—	9,94	56,35	6,32
22	zusammen II	1906	788 933	2 076 787	84,20	185 167 027	71,81	89,16	10 790 129	—	58,58	5,20	5,83
		1905	837 517	2 290 247	85,41	189 345 069	72,08	82,67	10 994 676	—	58,99	4,80	5,81
23	**III. Schlafwagenverkehr**	1906	(99 989)		—	—	—	—	743 389	—	4,04	7,43	—
		1905	(93 152)		—	—	—	—	709 599	—	3,81	7,62	—
24	**IV. Platzkarten**	1906	(250 781)		—	—	—	—	389 915	—	2,12	1,55	—
		1905	(240 246)		—	—	—	—	375 492	—	2,01	1,56	—
25	**Zusammen I bis IV**	1906	·	2 466 414	100,00	257 848 944	100,00	104,54	18 418 024	—	100,00	7,47	7,14
		1905	·	2 681 594	100,00	262 688 391	100,00	97,06	18 638 050	—	100,00	6,95	7,10

[1]), [2]) Siehe Bemerkungen S. 195.

Anlage 6. Zusammenstellung des Personen- und Gepäckverkehrs.

b. II. Wagenklasse.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lfde Nr		Jahr	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen [1]) (Fahrten)	in % der Gesamtpersonenzahl (Fahrten) der Klasse	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse	durchschnittliche Beförderungsstrecke km	Einnahme überhaupt ℳ	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Kartengattung %	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Klasse %	Einnahme für 1 Person ℳ	Einnahme für 1 Personenkm ₰
	I. Einfache Fahrten. Verkehr auf einfache Fahrkarten (ohne Militär): a. nach dem Normaltarif:												
1	α. in Schnellzügen	1906	1 206 720		1,47	223 752 414	9,44	185,42	14 979 184	63,57	14,85	12,41	6,69
		1905	1 147 154		1,48	213 642 690	9,48	186,24	14 811 065	64,34	14,90	12,48	6,70
2	β. in Personenzügen	1906	2 691 860		3,29	59 333 940	2,50	22,04	3 596 280	15,26	3,56	1,34	6,06
		1905	2 456 007		3,18	59 430 176	2,64	24,20	3 605 850	16,21	3,75	1,47	6,07
3	zusammen α und β	1906	3 898 580		4,78	283 086 354	11,94	72,61	18 575 464	78,83	18,41	4,78	6,56
		1905	3 603 161		4,64	273 072 866	12,12	75,78	17 916 915	80,55	18,65	4,97	6,56
4	b. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906	17 634 113		21,55	173 242 791	7,31	9,82	4 694 880	19,92	4,65	0,27	2,71
		1905	15 585 744		20,09	152 047 690	6,75	9,76	4 120 492	18,52	4,29	0,26	2,71
5	c. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906	361 840		0,45	2 476 919	0,10	6,85	94 866	0,40	0,13	0,26	3,83
		1905	245 918		0,32	1 124 543	0,05	4,57	43 070	0,18	0,05	0,18	3,83
6	d. Gesellschaftsfahrten	1906	67 547		0,08	5 638 553	0,24	83,48	199 456	0,85	0,20	2,95	3,54
		1905	57 365		0,07	4 707 106	0,21	82,06	163 326	0,74	0,17	2,85	3,47
7	zusammen a bis d	1906	21 962 080		26,84	464 444 617	19,59	21,15	23 564 666	100,00	23,36	1,07	5,07
		1905	19 492 188		25,12	430 952 205	19,13	22,11	22 243 803	100,00	23,16	1,14	5,16
8	Militärbeförderung	1906 / 1905	Siehe unter e (S. 194).										
9	zusammen I	1906	21 962 080		26,84	464 444 617	19,59	21,15	23 564 666	100,00	23,36	1,07	5,07
		1905	19 492 188		25,12	430 952 205	19,13	22,11	22 243 803	100,00	23,16	1,14	5,16
	II. Rückfahrverkehr.												
10	a. Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	1906	10 915 666	21 831 332	26,68	1 335 743 184	56,36	61,18	60 247 896	91,52	59,72	2,76	4,51
		1905	11 034 973	22 069 946	28,45	1 277 018 511	56,67	57,86	57 550 820	91,51	59,91	2,61	4,51
11	b. Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906	47 711	95 422	0,12	532 484	0,02	5,58	16 507	0,03	0,01	0,17	3,10
		1905	69 688	139 376	0,18	690 161	0,03	4,95	21 895	0,03	0,02	0,15	3,10
12	c. Arbeiter-Rückfahrverkehr	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Arbeiter-Wochenkarten:												
13	α. zur täglich einmaligen Fahrt	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	β. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	zusammen d	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	e. Sonntagskarten	1906	592 645	1 185 290	1,45	22 693 621	0,96	19,15	687 910	1,04	0,68	0,58	3,03
		1905	594 957	1 189 914	1,53	21 908 225	0,97	18,41	664 271	1,06	0,69	0,58	3,03
17	f. Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten, auch Gesellschaftsfahrten für Hin- und Rückfahrt	1906	67 869	135 738	0,16	12 412 261	0,52	91,44	382 744	0,58	0,38	2,82	3,08
		1905	72 708	145 416	0,18	12 944 837	0,58	89,02	402 233	0,64	0,42	2,77	3,11
18	g. Zeitkarten [2])	1906	560 746	35 863 526	43,83	367 617 265	15,51	10,25	4 456 501	6,77	4,42	0,12	1,21
		1905	528 186	33 860 477	43,64	347 781 866	15,43	10,27	4 215 841	6,70	4,39	0,12	1,21
19	h. Schülerkarten [2])	1906	2 197	520 982	0,64	2 887 545	0,12	5,54	42 479	0,06	0,04	0,08	1,47
		1905	2 088	465 718	0,60	2 593 740	0,12	5,57	37 816	0,06	0,04	0,08	1,46
20	zusammen a bis h	1906	12 186 834	59 632 290	72,88	1 741 886 860	73,48	29,21	65 834 037	100,00	65,26	1,10	3,78
		1905	12 302 600	57 870 847	74,59	1 662 937 340	73,80	28,74	62 892 376	100,00	65,47	1,09	3,78
21	i. Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1906	1 382 276	228 175	0,28	163 912 998	6,92	718,37	7 682 052	—	7,62	33,67	4,69
		1905	1 384 801	221 269	0,29	159 891 893	7,07	720,35	7 449 061	—	7,75	33,67	4,67
22	zusammen II	1906	13 569 110	59 860 465	73,16	1 905 799 358	80,41	31,84	73 516 089	—	72,87	1,23	3,86
		1905	13 687 401	58 092 116	74,88	1 822 829 233	80,87	31,37	70 341 437	—	73,22	1,21	3,86
23	**III. Schlafwagenverkehr**	1906	(152 336)		—	—	—	—	1 071 665	—	1,06	7,03	—
		1905	(134 119)		—	—	—	—	951 824	—	0,99	7,10	—
24	**IV. Platzkarten**	1906	(1 978 915)		—	—	—	—	2 738 231	—	2,71	1,38	—
		1905	(1 771 860)		—	—	—	—	2 527 308	—	2,63	1,43	—
25	**Zusammen I bis IV**	1906	•	81 822 545	100,00	2 370 243 975	100,00	28,87	100 890 651	—	100,00	1,23	4,26
		1905	•	77 584 804	100,00	2 253 281 438	100,00	29,04	96 064 367	—	100,00	1,24	4,26

[1]), [2]) Siehe Bemerkungen S. 195.

c. III. Wagenklasse.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lfde Nr		Jahr	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen [1] (Fahrten)	in % der Gesamtpersonenzahl (Fahrten) der Klasse	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse	durchschnittliche Beförderungsstrecke km	Einnahme überhaupt M	im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Kartengattung %	die Klasse %	für 1 Person M	für 1 Personen-km Pf
	I. Einfache Fahrten. Verkehr auf einfache Fahrkarten (ohne Militär):												
	a. nach dem Normaltarif:												
1	α. in Schnellzügen	1906 1905	3 670 508 3 225 811		0,98 0,94	397 759 446 353 974 252	5,18 5,04	108,37 109,73	18 767 602 16 707 774	36,01 35,67	9,28 9,05	5,11 5,18	4,72 4,72
2	β. in Personenzügen	1906 1905	17 010 080 15 119 920		4,55 4,43	394 452 331 375 670 026	5,12 5,35	23,18 24,85	15 845 812 15 190 126	30,40 32,33	7,84 8,23	0,93 1,00	4,02 4,04
3	zusammen α und β	1906 1905	20 680 588 18 345 731		5,53 5,37	792 211 777 729 644 278	10,28 10,38	38,31 39,77	34 613 414 31 897 900	66,41 67,90	17,12 17,28	1,67 1,74	4,37 4,37
4	b. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906 1905	95 180 851 84 848 185		25,48 24,85	901 524 926 793 775 236	11,70 11,31	9,47 9,38	16 227 449 14 287 954	31,14 30,42	8,02 7,74	0,17 0,17	1,80 1,80
5	c. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906 1905	1 470 064 876 166		0,39 0,25	8 828 957 3 879 604	0,11 0,06	6,01 4,43	245 445 107 853	0,47 0,23	0,12 0,06	0,17 0,12	2,78 2,78
6	d. Gesellschaftsfahrten	1906 1905	521 875 436 612		0,14 0,13	48 895 911 31 934 228	0,64 0,45	93,69 73,14	1 029 988 682 302	1,98 1,45	0,51 0,37	1,97 1,56	2,11 2,14
7	zusammen a bis d	1906 1905	117 853 378 104 506 694		31,54 30,60	1 751 461 571 1 559 233 346	22,73 22,21	14,86 14,92	52 116 296 46 976 009	100,00 100,00	25,77 25,45	0,44 0,45	2,98 3,01
8	Militärbeförderung	1906 1905	Siehe unter e (S. 194).										
9	zusammen I	1906 1905	117 853 378 104 506 694		31,54 30,60	1 751 461 571 1 559 233 346	22,73 22,21	14,86 14,92	52 116 296 46 976 009	100,00 100,00	25,77 25,45	0,44 0,45	2,98 3,01
	II. Rückfahrverkehr.												
10	a. Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	1906 1905	55 162 585 53 800 334	110 325 170 107 600 668	29,53 31,51	4 104 991 826 3 758 902 869	53,28 53,54	37,21 34,93	124 831 466 114 449 708	87,45 87,24	61,74 62,00	1,13 1,06	3,04 3,04
11	b. Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906 1905	343 135 482 329	686 270 964 658	0,18 0,28	3 106 930 3 904 791	0,04 0,05	4,53 4,05	66 799 83 953	0,05 0,06	0,03 0,04	0,10 0,09	2,15 2,15
12	c. Arbeiter-Rückfahrverkehr	1906 1905	— [2] —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	d. Arbeiter-Wochenkarten:												
13	α. zur täglich einmaligen Fahrt	1906 1905	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
14	β. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt	1906 1905	— [3] —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
15	zusammen d	1906 1905	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
16	e. Sonntagskarten	1906 1905	5 063 324 4 883 493	10 126 648 9 766 986	2,71 2,86	197 393 308 183 377 758	2,56 2,61	19,49 18,78	4 004 921 3 728 318	2,81 2,84	1,98 2,02	0,40 0,38	2,03 2,03
17	f. Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten, auch Gesellschaftsfahrten für Hin- und Rückfahrt	1906 1905	1 445 467 1 390 068	2 890 934 2 780 136	0,77 0,82	128 505 943 124 149 069	1,67 1,77	44,45 44,66	2 391 887 2 373 318	1,67 1,81	1,18 1,29	0,83 0,85	1,86 1,91
18	g. Zeitkarten [2]	1906 1905	1 932 946 1 738 823	122 046 582 107 364 091	32,67 31,44	1 260 918 848 1 159 045 231	16,37 16,51	10,33 10,80	10 598 438 9 765 614	7,42 7,44	5,24 5,29	0,08 0,09	0,84 0,84
19	h. Schülerkarten [3]	1906 1905	87 182 84 868	9 457 061 8 266 200	2,53 2,42	83 064 612 75 613 471	1,08 1,08	8,78 9,15	860 715 797 382	0,60 0,61	0,43 0,43	0,09 0,10	1,04 1,05
20	zusammen a bis h	1906 1905	63 984 639 62 329 915	255 532 665 236 742 739	68,39 69,33	5 777 981 467 5 304 993 189	75,00 75,56	22,61 22,41	142 749 221 131 198 293	100,00 100,00	70,60 71,07	0,56 0,55	2,47 2,47
21	i. Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1906 1905	1 855 008 1 798 081	248 521 223 708	0,07 0,07	174 676 122 156 527 815	2,27 2,23	702,86 699,70	5 738 742 5 142 788	— —	2,84 2,79	23,09 22,99	3,29 3,29
22	zusammen II	1906 1905	65 839 647 64 127 996	255 781 186 236 966 447	68,46 69,40	5 952 657 589 5 461 521 004	77,27 77,79	23,27 23,05	148 487 963 136 341 081	— —	73,44 73,86	0,58 0,58	2,49 2,50
23	**III. Schlafwagenverkehr**	1906 1905	— —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
24	**IV. Platzkarten**	1906 1905	(2 368 827) (1 864 702)		— —	— —	— —	— —	1 600 364 1 274 412	— —	0,79 0,69	0,68 0,68	— —
25	**Zusammen I bis IV**	1906 1905	• •	373 634 564 341 473 141	100,00 100,00	7 704 119 160 7 020 754 350	100,00 100,00	20,62 20,58	202 204 623 184 591 502	— —	100,00 100,00	0,54 0,54	2,62 2,63

[1], [2], [3] Siehe Bemerkungen S. 195.

d. IV. Wagenklasse.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lfde Nr		Jahr	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen [1]) (Fahrten)	in % der Gesamtpersonenzahl (Fahrten) der Klasse	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung in der Klasse	durchschnittliche Beförderungsstrecke km	Einnahme überhaupt ℳ	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Kartengattung %	Einnahme im Verhältnis zur Gesamteinnahme für die Klasse %	Einnahme für 1 Person ℳ	Einnahme für 1 Personenkm ₰
	I. Einfache Fahrten. Verkehr auf einfache Fahrkarten (ohne Militär):												
	a. nach dem Normaltarif:												
1	α. in Schnellzügen	1906		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	β. in Personenzügen	1906		234 229 599	60,72	7 137 193 114	80,98	30,47	146 747 730	98,67	90,25	0,63	2,06
		1905		218 287 206	61,26	6 674 742 156	81,43	30,58	137 286 232	98,71	90,50	0,63	2,09
3	zusammen α und β	1906		234 229 599	60,72	7 137 193 114	80,98	30,47	146 747 730	98,67	90,25	0,63	2,06
		1905		218 287 206	61,26	6 674 742 156	81,43	30,58	137 286 232	98,71	90,50	0,63	2,06
4	b. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	c. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	d. Gesellschaftsfahrten	1906		294 165	0,08	131 219 192	1,49	446,07	1 971 470	1,33	1,21	6,70	1,50
		1905		279 660	0,08	119 570 851	1,46	427,56	1 796 678	1,29	1,19	6,42	1,50
7	zusammen a bis d	1906		234 523 764	60,80	7 268 412 306	82,47	30,99	148 719 200	100,00	91,46	0,63	2,05
		1905		218 566 866	61,34	6 794 313 007	82,89	31,09	139 082 910	100,00	91,69	0,64	2,05
8	Militärbeförderung	1906	Siehe unter e (S. 194).										
		1905											
9	zusammen I	1906		234 523 764	60,80	7 268 412 306	82,47	30,99	148 719 200	100,00	91,46	0,63	2,05
		1905		218 566 866	61,34	6 794 313 007	82,89	31,09	139 082 910	100,00	91,69	0,64	2,05
	II. Rückfahrverkehr.												
10	a. Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	1906	[4]) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	b. Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	c. Arbeiter-Rückfahrverkehr	1906	5 584 015	11 168 030	2,89	331 537 539	3,79	29,69	3 301 997	23,78	2,03	0,30	1,00
		1905	5 452 286	10 904 572	3,06	293 965 924	3,59	26,96	2 938 432	23,30	1,94	0,27	1,00
	d. Arbeiter-Wochenkarten:												
13	α. zur täglich einmaligen Fahrt	1906	595 380	3 572 280	0,93	23 706 964	0,27	6,64	222 426	1,60	0,14	0,06	0,94
		1905	602 591	3 615 546	1,02	24 149 139	0,29	6,68	230 661	1,83	0,16	0,06	0,96
14	β. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt	1906	11 373 424	136 481 088	35,38	1 190 149 554	13,50	8,72	10 359 458	74,62	6,37	0,08	0,87
		1905	10 269 034	123 228 408	34,58	1 084 103 864	13,23	8,80	9 441 476	74,87	6,22	0,08	0,87
15	zusammen d	1906	11 968 804	140 053 368	36,31	1 213 856 518	13,77	8,67	10 581 884	76,22	6,51	0,08	0,87
		1905	10 871 625	126 843 954	35,60	1 108 253 003	13,52	8,74	9 672 137	76,70	6,37	0,08	0,87
16	e. Sonntagskarten	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	f. Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten, auch Gesellschaftsfahrten für Hin- und Rückfahrt	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	g. Zeitkarten [2])	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	h. Schülerkarten [2])	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	zusammen a bis h	1906	17 552 819	151 221 398	39,20	1 545 394 057	17,53	10,22	13 883 881	100,00	8,54	0,09	0,90
		1905	16 323 911	137 748 526	38,66	1 402 218 927	17,11	10,18	12 610 569	100,00	8,31	0,09	0,90
21	i. Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	zusammen II	1906	17 552 819	151 221 398	39,20	1 545 394 057	17,53	10,22	13 883 881	—	8,54	0,09	0,90
		1905	16 323 911	137 748 526	38,60	1 402 218 927	17,11	10,18	12 610 569	—	8,31	0,09	0,90
23	III. Schlafwagenverkehr	1906		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	IV. Platzkarten	1906		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	**Zusammen I bis IV**	1906	•	385 745 162	100,00	8 813 806 363	100,00	22,85	162 603 081	—	100,00	0,42	1,84
		1905	•	356 315 392	100,00	8 196 531 934	100,00	23,00	151 693 479	—	100,00	0,43	1,85

[1]), [2]), [4]) Siehe Bemerkungen S. 195.

e. I. bis IV. Wagenklasse zusammen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11/12	13	14
									Einnahme			
Lfde Nr		Jahr	Zahl der verkauften Karten	Zahl der beförderten Personen [1] (Fahrten)	in % der Gesamtpersonenzahl (Fahrten)	Personenkilometer	in % der Gesamtleistung	durchschnittliche Beförderungsstrecke km	überhaupt M	im Verhältnis zur Gesamteinnahme %	für 1 Person M	für 1 Personenkm Pf
	I. Einfache Fahrten. Verkehr auf einfache Fahrkarten (ohne Militär): a. nach dem Normaltarif:											
1	α. in Schnellzügen	1906		5 142 753	0,60	687 789 527	3,43	133,74	39 774 907	8,06	7,73	5,78
		1905		4 627 524	0,59	634 504 777	3,42	137,12	37 110 516	8,08	8,02	5,85
2	β. in Personenzügen	1906		254 020 840	29,75	7 594 998 861	37,82	29,90	166 543 792	33,74	0,66	2,19
		1905		235 965 002	29,97	7 114 251 366	38,33	30,15	156 461 263	34,07	0,66	2,20
3	zusammen α und β	1906		259 163 593	30,35	8 282 788 388	41,25	31,96	206 318 699	41,80	0,80	2,49
		1905		240 592 526	30,56	7 748 756 143	41,75	32,21	193 571 779	42,15	0,80	2,50
4	b. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	1906		112 814 964	13,21	1 074 767 717	5,35	9,53	20 922 329	4,24	0,19	1,95
		1905		100 433 929	12,76	945 822 926	5,10	9,42	18 408 446	4,01	0,18	1,95
5	c. im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1906		1 841 355	0,21	11 353 519	0,06	6,17	343 222	0,07	0,19	3,02
		1905		1 134 686	0,14	5 062 330	0,03	4,46	154 478	0,03	0,14	3,05
6	d. Gesellschaftsfahrten	1906		908 937	0,11	188 090 787	0,94	206,93	3 310 503	0,67	3,64	1,76
		1905		795 954	0,10	158 200 481	0,85	198,76	2 726 302	0,59	3,43	1,72
7	zusammen a bis d	1906		374 728 849	43,88	9 557 000 411	47,60	25,50	230 894 753	46,75	0,62	2,42
		1905		342 957 095	43,56	8 857 841 880	47,73	25,83	214 861 005	46,78	0,63	2,43
8	Militärbeförderung	1906	·	10 326 255	1,21	933 479 439	4,65	90,40	9 429 374	1,91	0,91	1,01
		1905	·	9 224 331	1,17	826 211 020	4,45	89,57	8 296 381	1,81	0,90	1,00
9	zusammen I	1906	·	385 055 104	45,09	10 490 479 850	52,24	27,24	240 324 127	48,69	0,62	2,29
		1905	·	352 181 426	44,73	9 684 052 900	52,18	27,50	223 157 386	48,59	0,63	2,30
	II. Rückfahrverkehr.											
10	a. Verkehr auf gewöhnliche Rückfahrkarten nach dem Normaltarif	1906	66 643 682	133 287 364	15,61	5 582 848 277	27,80	41,88	193 727 014	39,85	1,45	3,47
		1905	65 443 052	130 886 104	16,63	5 180 391 091	27,91	39,58	180 850 078	39,38	1,38	3,49
11	b. Ortsverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1906	393 403	786 806	0,09	3 670 075	0,02	4,66	84 652	0,02	0,11	2,31
		1905	555 664	1 111 328	0,14	4 633 312	0,03	4,17	107 032	0,02	0,10	2,31
12	c. Arbeiter-Rückfahrverkehr	1906	5 584 015	11 168 030	1,31	331 537 589	1,65	29,69	3 301 997	0,67	0,30	1,00
		1905	5 452 286	10 904 572	1,39	293 965 924	1,58	26,96	2 938 432	0,64	0,27	1,00
	d. Arbeiter-Wochenkarten:											
13	α. zur täglich einmaligen Fahrt	1906	595 380	3 572 280	0,42	23 706 964	0,12	6,64	222 426	0,04	0,06	0,94
		1905	602 591	3 615 546	0,46	24 149 139	0,13	6,68	230 661	0,05	0,06	0,96
14	β. zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt	1906	11 373 424	136 481 088	15,98	1 190 149 554	5,93	8,72	10 359 458	2,10	0,08	0,87
		1905	10 269 034	123 228 408	15,65	1 084 103 864	5,84	8,80	9 441 476	2,06	0,08	0,87
15	zusammen d	1906	11 968 804	140 053 368	16,40	1 213 856 518	6,05	8,67	10 581 884	2,14	0,08	0,87
		1905	10 871 625	126 843 954	16,11	1 108 253 003	5,97	8,74	9 672 137	2,11	0,08	0,87
16	e. Sonntagskarten	1906	5 659 410	11 318 820	1,33	220 216 422	1,10	19,46	4 698 043	0,95	0,42	2,13
		1905	5 483 162	10 966 324	1,39	205 456 157	1,11	18,74	4 399 430	0,96	0,40	2,14
17	f. Sonderzugkarten und sonstige im Preise ermäßigte Rückfahrkarten, auch Gesellschaftsfahrten für Hin- und Rückfahrt	1906	1 533 162	3 066 324	0,36	141 569 563	0,70	46,17	2 808 721	0,57	0,92	1,98
		1905	1 479 229	2 958 458	0,38	137 688 733	0,74	46,54	2 807 164	0,61	0,95	2,04
18	g. Zeitkarten [2])	1906	2 505 547	158 769 870	18,59	1 641 569 229	8,17	10,34	15 274 561	3,10	0,10	0,93
		1905	2 280 609	142 216 808	18,06	1 521 567 114	8,20	10,70	14 232 906	3,10	0,10	0,94
19	h. Schülerkarten [2])	1906	39 379	9 978 043	1,17	85 952 157	0,43	8,61	903 194	0,18	0,09	1,05
		1905	36 956	8 731 918	1,11	78 207 211	0,42	8,96	835 198	0,18	0,10	1,07
20	zusammen a bis h	1906	94 327 402	468 428 625	54,85	9 220 719 780	45,92	19,68	231 380 066	46,88	0,49	2,51
		1905	91 602 583	434 619 466	55,21	8 530 162 545	45,96	19,63	215 842 377	47,00	0,50	2,53
21	i. Zusammengestellte Fahrscheinhefte	1906	3 423 107	511 211	0,06	368 298 251	1,84	720,44	15 297 996	3,10	29,93	4,15
		1905	3 374 242	477 870	0,06	345 251 688	1,86	722,48	14 445 386	3,14	30,23	4,18
22	zusammen II	1906	97 750 509	468 939 836	54,91	9 589 018 031	47,76	20,45	246 678 062	49,88	0,53	2,57
		1905	94 976 825	435 097 336	55,27	8 875 414 233	47,82	20,40	230 287 763	50,14	0,53	2,59
23	**III. Schlafwagenverkehr**	1906		(252 325)	—	—	—	—	1 815 054	0,37	7,19	—
		1905		(227 271)	—	—	—	—	1 661 423	0,36	7,31	—
24	**IV. Platzkarten**	1906		(4 598 523)	—	—	—	—	4 728 510	0,95	1,03	—
		1905		(3 876 808)	—	—	—	—	4 177 207	0,91	1,08	—
25	**Zusammen I bis IV**	1906	·	853 994 940	100,00	20 079 497 881	100,00	23,51	498 545 753	100,00	0,58	2,48
		1905	·	787 278 762	100,00	18 559 467 133	100,00	23,57	459 283 779	100,00	0,58	2,47

[1]), [2]) Siehe Bemerkungen S. 195.

Anlage 6. Zusammenstellung des Personen- und Gepäckverkehrs.

Bemerkungen zu S. 190 bis 194.

¹) Die Zahl der beförderten Personen entspricht im allgemeinen der Zahl der verkauften Fahrkarten. Es sind jedoch gerechnet worden:
zwei Personen für jede Rückfahrkarte einschließlich der Arbeiter-Rückfahr-, Sonderrückfahr- und Sonntagskarten, für jede Doppelkarte IV. Klasse, ferner — und zwar für jeden Tag ihrer Gültigkeit — für jede Zeitkarte und jede zur Hin- und Rückfahrt berechtigende Schüler- und Arbeiterwochenkarte,
eine Person für jedes Fahrscheinheft, ferner — und zwar für jeden Tag ihrer Gültigkeit — für jede zu einer einfachen Fahrt in einer Richtung berechtigende Schülerkarte und Arbeiterwochenkarte.

Bei Abfertigung mehrerer Personen auf eine Blankokarte und auf Militärfahrschein sowie bei Fahrscheinblocks, Fahrten auf Beförderungsschein ist die Zahl der Personen (Fahrten) gerechnet worden.

Zwei Kinder von 4 bis 10 Jahren gelten als eine Person; die in den Schlußsummen sich etwa ergebenden Hälften sind auf ganze Personen aufwärts abgerundet.

Die in Sonderzügen und in besonders gestellten Personen-, Kranken- usw. Wagen beförderten Personen sind erforderlichenfalls schätzungsweise ermittelt und die Personenzahl sowie die Einnahmen nach Maßgabe der in Anspruch genommenen Klassen verteilt.

Für die von fremden Ausgabestellen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte ausgegebenen preußisch-hessischen Streckenabschnitte ist die Personenzahl in der Weise ermittelt, daß von diesen Streckenabschnitten ebensoviele auf eine Person gerechnet sind, als im Durchschnitt preußisch-hessische Streckenabschnitte in den von einigen Ausgabestellen verkauften Fahrscheinheften enthalten waren.

²) Mit Einschluß der nur zu einer einfachen Fahrt in einer Richtung berechtigenden Karten.

³) Dieser Verkehr ist durchweg bei der IV. Wagenklasse nachgewiesen, obwohl die Beförderung — z. B. im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr — teilweise in der III. Wagenklasse erfolgt.

⁴) Die Doppelkarten IV. Klasse sind mit unter lfde Nr 2 berücksichtigt.

C. Schlafwagenverkehr. (Abschnitt B lfde Nr 23.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfde Nr	Schlafwagenkurse	Jahr	Zahl der Reisenden			Einnahmeanteil der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen		
			I. Klasse	II. Klasse	überhaupt	I. Klasse ℳ	II. Klasse ℳ	überhaupt ℳ
	a. Staatsbetrieb.							
1	Altona—Hamburg—Osnabrück—Cöln	1906	4 295	5 696	9 991	43 866	46 834	90 700
		1905	4 031	5 023	9 054	41 027	40 916	81 943
2	Altona—Hamburg—Hannover—Frankfurt a. M.	1906	3 811	3 511	7 322	38 166	30 772	68 938
		1905	4 563	2 538	7 101	46 493	23 421	69 914
3	Altona—Hamburg—Hannover—Würzburg	1906	539	1 904	2 443	5 440	15 432	20 872
		1905	509	1 750	2 259	5 101	13 979	19 080
4	Altona—Hamburg—Wittenberge—Leipzig	1906	367	1 659	2 026	2 980	10 913	13 893
		1905	309	1 439	1 748	2 505	10 410	12 915
5	Hamburg—Vamdrup—Kopenhagen	1906	2 470	4 504	6 974	22 901	29 185	52 086
		1905	2 611	4 528	7 139	25 338	29 609	54 947
6	Berlin—Wittenberge—Hamburg—Altona	1906	1 052	2 414	3 466	8 537	15 668	24 205
		1905	964	2 410	3 374	7 859	15 715	23 574
7	Berlin—Schneidemühl—Eydtkuhnen	1906	6 631	14 714	21 345	76 232	138 519	214 751
		1905	6 361	13 920	20 281	73 006	127 841	200 847
8	Berlin—Posen—Allenstein—Eydtkuhnen (vom 1. Mai 1906 ab)	1906	206	380	586	2 391	3 220	5 611
		1905	—	—	—	—	—	—
9	Berlin—Stettin—Danzig (vom 1. September 1906 ab)	1906	145	587	732	986	3 201	4 187
		1905	—	—	—	—	—	—
10	Berlin—Schneidemühl—Danzig	1906	854	2 663	3 517	6 522	18 404	24 926
		1905	691	2 072	2 763	5 445	13 495	18 940
11	Berlin—Bromberg—Alexandrowo—Warschau	1906	4 827	16 680	21 507	48 668	135 212	183 880
		1905	4 550	14 566	19 116	45 701	117 703	163 404
12	Berlin—Posen—Alexandrowo—Warschau	1906	444	1 683	2 127	3 730	10 828	14 558
		1905	383	1 511	1 894	3 149	10 052	13 201
13	Berlin—Breslau—Oderberg—Wien oder Budapest	1906	4 942	7 798	12 740	36 114	41 783	77 897
		1905	4 179	5 615	9 794	34 067	35 855	69 922
14	Berlin—Sagan—Kattowitz	1906	1 119	1 633	2 752	10 867	12 899	23 766
		1905	1 058	1 568	2 626	9 404	11 370	20 774
15	Berlin—Leipzig—Hof—Marktredwitz—München	1906	1 330	4 247	5 577	9 899	25 184	35 083
		1905	1 143	4 104	5 247	8 738	24 606	33 344
16	Berlin—Halle—Probstzella—Nürnberg—München	1906	4 050	12 853	16 903	33 818	85 670	119 488
		1905	3 322	10 280	13 602	28 504	69 920	98 424
17	Berlin — Eisenach — Frankfurt a. M. — Karlsruhe—Basel	1906	9 161	16 148	25 309	88 462	123 750	212 212
		1905	10 681	15 983	26 664	100 715	124 392	225 107
	Seite	1906	46 248	99 074	145 317	439 579	747 474	1 187 058
		1905	45 355	87 307	132 662	437 052	669 284	1 106 336

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lfde Nr	Schlafwagenkurse	Jahr	Zahl der Reisenden			Einnahmeanteil der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen		
			I. Klasse	II. Klasse	überhaupt	I. Klasse M	II. Klasse M	überhaupt M
	Übertrag	1906	46 243	99 074	145 317	439 579	747 474	1 187 053
		1905	45 355	87 307	132 662	437 052	669 284	1 106 336
18	Berlin—Nordhausen—Cassel—Frankfurt a. M.—Straßburg—Basel	1906	6 639	13 289	19 928	55 739	91 878	147 617
		1905	5 252	10 951	16 203	45 506	76 697	122 203
19	Berlin—Soest—Neuß—Aachen—Verviers	1906	1 391	2 635	4 026	14 277	21 372	35 649
		1905	1 509	2 675	4 184	15 436	21 807	37 243
20	Berlin—Magdeburg—Hannover—Cöln	1906	3 008	4 960	7 968	30 955	40 099	71 054
		1905	2 434	4 043	6 477	24 523	32 450	56 973
21	Berlin—Hannover—Bremen—Wilhelmshaven / Norddeich	1906	887	1 775	2 662	7 950	13 250	21 200
		1905	703	1 470	2 173	6 149	11 969	18 118
22	Berlin—Stendal—Hannover—Cöln	1906	7 174	11 488	18 662	76 222	95 993	172 215
		1905	7 377	10 408	17 785	76 840	87 382	164 222
23	Berlin—Hannover—Salzbergen—Amsterdam...	1906	1 694	2 825	4 519	14 985	19 677	34 662
		1905	1 409	2 141	3 550	12 269	14 894	27 163
24	Cöln—Bingen—Mainz—Aschaffenburg—München	1906	1 260	2 137	3 397	9 476	13 254	22 730
		1905	1 354	2 097	3 451	9 598	13 091	22 689
25	Frankfurt a. M.—Hannover—Bremen / Norddeich (vom 1. Mai 1906 ab)	1906	339	686	1 025	3 721	5 679	9 400
		1905	—	—	—	—	—	—
26	Frankfurt a. M.—München	1906	1 035	1 990	3 025	5 645	8 053	13 698
		1905	1 019	1 961	2 980	5 486	8 147	13 633
27	Zevenaar / Emmerich —Cöln—Bad Münster a. Stein—Basel	1906	9 003	537	9 540	71 603	5 495	77 098
		1905	8 102	562	8 664	65 028	5 964	70 992
28	Leipzig—Dresden—Görlitz—Myslowitz	1906	283	1 068	1 351	1 922	4 906	6 828
		1905	290	1 181	1 471	1 899	5 379	7 278
	zusammen a. (Staatsbetrieb)....	1906	78 956	142 464	221 420	732 074	1 067 130	1 799 204
		1905	74 804	124 796	199 600	699 786	947 064	1 646 850

b. Betrieb der internationalen Schlafwagengesellschaft.

Lfde Nr	Schlafwagenkurse	Jahr	I. Klasse	II. Klasse	überhaupt	I. Klasse M	II. Klasse M	überhaupt M
1	Altona—Hamburg—Oberhausen—Vlissingen*)..	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
2	Amsterdam—Nürnberg—Marienbad—Kissingen*)	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
3	Berlin—Dresden—Wien	1906	3 111	3 786	6 897	1 880	1 798	3 678
		1905	2 503	3 448	5 951	1 751	2 044	3 795
4	Berlin—Ritschenhausen—Stuttgart*)	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
5	Berlin—Vlissingen*)	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
6	Berlin—Warnemünde—Gjedser—Kopenhagen*)	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
7	Berlin—Sillein (Zsolna)—Budapest (vom 10. Dezember 1906 ab)*)	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
8	Cöln—Herbesthal—Paris	1906	8 780	—	8 780	4 848	—	4 848
		1905	7 956	—	7 956	3 896	—	3 896
9	Cöln—Herbesthal—Ostende	1906	1 640	3 086	4 726	862	1 460	2 322
		1905	1 620	3 010	4 630	840	1 293	2 133
10	Frankfurt a. M.—Oberstein—Metz—Paris.....	1906	5 372	—	5 372	2 610	—	2 610
		1905	4 208	—	4 208	1 992	—	1 992
11	Frankfurt a. M.—Aschaffenburg—Wien*)......	1906	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	—	—	—	—
12	Frankfurt a. M.—Darmstadt—Karlsruhe—Basel	1906	2 030	3 010	5 040	1 115	1 277	2 392
		1905	2 061	2 865	4 926	1 334	1 423	2 757
	zusammen b. (Betrieb der internationalen Schlafwagengesellschaft)..............	1906	20 933	9 882	30 815	11 315	4 535	15 850
		1905	18 348	9 323	27 671	9 813	4 760	14 573
	im ganzen (a + b)....	1906	99 889 = 39,60 %	152 346 = 60,40 %	252 235 (= 100,00 %)	743 389 = 40,96 %	1 071 665 = 59,04 %	1 815 054 (= 100,00 %)
		1905	93 152 = 40,99 %	134 119 = 59,01 %	227 271 (= 100,00 %)	709 599 = 42,71 %	951 824 = 57,29 %	1 661 423 (= 100,00 %)
	Im Verhältnis der Gesamtergebnisse jeder Klasse (Abschnitt B lfde Nr 25)	1906	4,06 %	0,19 %	—	4,04 %	1,08 %	—
		1905	3,47 %	0,17 %	—	3,81 %	0,99 %	—

*) Zu lfdr Nr. b. 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 11. Die Einnahmen fallen der Schlafwagengesellschaft allein zu, deshalb sind sie hier nicht nachzuweisen; auch liegen Angaben über den Umfang der Benutzung der Schlafwagen nicht vor.

Güter- und Tierverkehr.

Vorbemerkung: Die durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr betrug: 1906...... 34 964,79 km,
1905...... 34 399,16 „ .

A. Gesamtverkehr.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lfde Nr		Jahr	Einnahme			Tonnen			Tonnenkilometer		
			im ganzen ℳ	im einzelnen %	im ganzen %	im ganzen t	im einzelnen %	im ganzen %	im ganzen tkm	im einzelnen %	im ganzen %
1	Eilgut, einschl. Fahrzeuge aller Art (Titel 2 Pos. 1)	1906	50 233 465	4,33	4,06	2 390 105	0,84	0,80	323 955 137	0,99	0,96
		1905	44 033 288	4,08	3,84	2 109 054	0,80	0,76	282 778 407	0,93	0,91
2	Frachtgut, einschl. Fahrzeuge aller Art (Titel 2 Pos. 2)	1906	1 109 556 527	95,61	89,79	280 863 904	99,15	93,56	32 358 564 035	98,99	95,94
		1905	1 033 198 646	95,86	90,14	263 321 282	99,19	94,50	30 048 765 684	99,05	96,29
3	Leichen (Titel 2 Pos. 6)	1906	648 297	0,06	0,05	34 613	0,01	0,01	6 259 477	0,02	0,02
		1905	596 167	0,06	0,05	32 486	0,01	0,01	5 819 993	0,02	0,02
4	**Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs** (lfde Nr 1 bis 3)	1906	1 160 438 289	100,00	93,90	283 288 622	100,00	94,37	32 688 778 649	100,00	96,92
		1905	1 077 828 101	100,00	94,03	265 462 822	100,00	95,27	30 337 364 084	100,00	97,22
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	33 189	—	—	8 102	—	—	934 906	—	—
		1905	31 333	—	—	7 717	—	—	881 922	—	—
5	**Tierbeförderung** (Titel 2 Pos. 5)	1906	32 905 609	—	2,66	2 479 596	—	0,83	445 439 461	—	1,32
		1905	31 166 477	—	2,72	2 403 936	—	0,86	417 354 816	—	1,34
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	941	—	—	71	—	—	12 740	—	—
		1905	906	—	—	70	—	—	12 133	—	—
6	**Postgut** (Titel 2 Pos. 3)	1906	1 324 048	—	0,11	114 854	—	0,04	6 891 228	—	0,02
		1905	1 317 055	—	0,11	114 404	—	0,04	6 862 184	—	0,02
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	38	—	—	3	—	—	197	—	—
		1905	38	—	—	3	—	—	200	—	—
7	**Militärgut** (Titel 2 Pos. 4)	1906	4 042 029	—	0,33	382 462	—	0,13	61 538 251	—	0,18
		1905	3 776 525	—	0,33	335 648	—	0,12	54 562 560	—	0,17
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	115	—	—	11	—	—	1 760	—	—
		1905	110	—	—	10	—	—	1 586	—	—
8	**Frachtpflichtiges Dienstgut** (Titel 2 Pos. 7)	1906	5 767 183	—	0,47	13 913 156	—	4,63	523 743 101	—	1,55
		1905	4 898 735	—	0,43	10 319 616	—	3,71	388 382 047	—	1,25
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	165	—	—	398	—	—	14 979	—	—
		1905	142	—	—	300	—	—	11 290	—	—
9	**Nebenerträge** (Titel 2 Pos. 8)	1906	31 282 313	—	2,53	—	—	—	—	—	—
		1905	27 262 281	—	2,38	—	—	—	—	—	—
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	895	—	—	—	—	—	—	—	—
		1905	793	—	—	—	—	—	—	—	—
10	**Insgesamt Einnahmetitel 2**	1906	1 235 759 471	—	100,00	300 178 690	94,23	100,00	33 726 390 690	93,30	100,00
		1905	1 146 249 174	—	100,00	278 636 426	94,49	100,00	31 204 525 641	93,62	100,00
	in % der Gesamteinnahme	1906	—	—	66,16	—	—	—	—	—	—
		1905	—	—	66,38	—	—	—	—	—	—
	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	1906	35 343	—	—	8 585	—	—	964 582	—	—
		1905	33 322	—	—	8 100	—	—	907 131	—	—
	auf 10 000 Achs-km der Güterwagen	1906	1 033	—	—	251	—	—	28 198	—	—
		1905	1 012	—	—	246	—	—	27 543	—	—
11	**Dienstgut ohne Frachtberechnung**	1906	—	—	—	18 390 290	5,77	—	2 420 095 017	6,70	—
		1905	—	—	—	16 238 446	5,51	—	2 126 389 998	6,38	—
12	**Gesamtzahl der Tonnen und Tonnenkilometer**	1906	—	—	—	318 568 980	100,00	—	36 146 485 707	100,00	—
		1905	—	—	—	294 874 872	100,00	—	33 330 915 639	100,00	—

Die unter lfde Nr 10 nachgewiesene **Gesamteinnahme des Güter- und Tierverkehrs verteilt sich auf die einzelnen Monate,** wie folgt:

1	2	3	4	5	6
Lfde Nr	Es betrug	die Monatseinnahme			
		1906		1905	
		M	%	M	%
13	im April	92 788 474	7,51	83 686 525	7,30
14	» Mai	103 729 687	8,40	95 667 072	8,35
15	» Juni	93 892 871	7,66	82 348 804	7,18
16	» Juli	98 999 737	8,01	89 135 377	7,78
17	» August	106 824 447	8,65	96 730 239	8,44
18	» September	105 446 433	8,53	100 964 767	8,81
19	» Oktober	120 398 594	9,74	105 641 170	9,21
20	» November	113 069 106	9,15	103 361 328	9,02
21	» Dezember	98 417 850	7,96	94 757 013	8,27
22	» Januar	99 778 551	8,07	95 844 088	8,36
23	» Februar	95 916 912	7,76	94 059 181	8,20
24	» März	107 001 809	8,66	104 053 610	9,08
25	**zusammen**	1 235 759 471	100,00	1 146 249 174	100,00
26	im Monatsdurchschnitt	102 979 956	—	95 520 765	—
	» Tagesdurchschnitt	3 385 642	—	3 140 409	—

Von der Gesamteinnahme (lfde Nr 25) brachten auf:

	der innere Verkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen		der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr	
	M	%	M	%
1906	838 088 077	67,82	397 671 394	32,18
1905	785 009 394	68,49	361 239 780	31,51

zusammen 1906 ..... 1 235 759 471 M
zusammen 1905 ..... 1 146 249 174 »
mithin 1906 mehr .... 89 510 297 M
oder 7,81 %

Gesamtzahl der Tonnen und Tonnenkilometer.

1	2	3	4	5	6
Lfde Nr	Es betrugen	1906	1905	1906 mehr	
					%
27	**die Mengen** (lfde Nr 10, 11 und 12 Sp. 7):				
	der gegen Frachtberechnung beförderten Güter ... t	300 178 690	278 636 426	21 542 264	7,73
	der frachtfrei beförderten Güter ... t	18 390 290	16 238 446	2 151 844	13,25
	aller Güter .... t	318 568 980	294 874 872	23 694 108	8,04
28	**die Leistungen** (lfde Nr 10, 11 und 12 Sp. 10):				
	für die gegen Frachtberechnung beförderten Güter ... tkm	33 726 390 690	31 204 525 641	2 521 865 049	8,08
	(davon die als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern) ... tkm	12 257 925	8 987 501	3 270 424	36,39
	für die frachtfrei beförderten Güter ... tkm	2 420 095 017	2 126 389 998	293 705 019	13,81
	für alle Güter .... tkm	36 146 485 707	33 330 915 639	2 815 570 068	8,45

B. Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs. (A lfde Nr 4.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfde Nr	Tarifklasse	Jahr	Einnahme				Tonnen	Tonnenkilometer	Jede Tonne ist durchschnittlich befördert
					für 1 Tonne	für 1 Tonnenkilometer			
			M	%	M	Pf			km
	I. Nach dem Normaltarif.								
1	a. **Eil- und Expreßgut**	1906 1905	50 842 353 44 599 848	4,38 4,14	21,00 20,85	15,42 15,47	2 421 575 2 138 875	329 764 031 288 234 973	136,18 134,76
	b. **Frachtgut:**								
2	Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse	1906 1905	124 374 150 116 959 673	10,72 10,85	16,52 16,47	10,99 10,93	7 529 359 7 102 595	1 131 301 510 1 069 875 465	150,25 150,63
3	Stückgut der Spezialtarifklasse	1906 1905	38 423 726 35 642 433	3,31 3,31	12,06 11,90	9,15 9,07	3 187 015 2 994 585	419 863 984 392 861 514	131,74 131,19
4	allgemeine Wagenladungsklasse A 1	1906 1905	25 072 819 23 690 955	2,16 2,20	11,13 11,38	7,54 7,47	2 251 903 2 081 624	332 481 178 317 049 186	147,64 152,31
5	allgemeine Wagenladungsklasse B	1906 1905	52 337 428 50 027 794	4,51 4,64	10,91 11,05	6,53 6,47	4 798 179 4 526 942	801 530 998 773 655 804	167,05 170,90
6	Spezialtarifklasse A 2	1906 1905	30 926 224 29 046 375	2,66 2,70	6,51 6,52	5,62 5,60	4 748 603 4 451 617	550 207 363 518 797 060	115,87 116,54
7	Spezialtarifklasse I	1906 1905	62 842 425 59 091 911	5,42 5,48	5,22 5,22	5,20 5,19	12 048 964 11 810 495	1 208 072 619 1 137 774 264	100,26 100,50
	zu übertragen (b)	1906 1905	333 976 272 314 459 141	28,78 29,18	— —	— —	34 564 023 32 467 858	4 443 457 652 4 210 018 293	— —
	Seite (a)	1906 1905	50 842 353 44 599 848	4,38 4,14	— —	— —	2 421 575 2 138 875	329 764 031 288 234 973	— —

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Einnahme						
Lfde Nr	Tarifklasse	Jahr	M	%	für 1 Tonne M	für 1 Tonnenkilometer Pf	Tonnen	Tonnenkilometer	Jede Tonne ist durchschnittlich befördert km
	Übertrag (a)	1906	50 842 353	4,38	—	—	2 421 575	329 764 031	—
		1905	44 599 848	4,14	—	—	2 138 875	288 234 973	—
	zu übertragen (b)	1906	333 976 272	28,78	—	—	34 564 023	4 443 457 652	—
		1905	314 459 141	29,18	—	—	32 467 858	4 210 013 293	—
8	Spezialtarifklasse II:								
	a. in Ladungen von 10 000 kg	1906	46 965 241	4,05	5,41	4,19	8 677 994	1 121 391 318	129,22
		1905	40 718 246	3,78	5,35	4,10	7 604 976	992 423 524	130,50
	b. in Ladungen von 5 000 kg (Güter der im Spezialtarif III bezeichneten Arten)	1906	18 380 220	1,58	4,15	4,32	4 427 166	425 391 883	96,09
		1905	16 873 048	1,56	4,09	4,24	4 124 687	397 655 786	96,11
9	Spezialtarif III	1906	166 150 186	14,32	2,72	3,11	61 119 983	5 345 375 973	87,46
		1905	153 519 124	14,24	2,67	3,15	57 469 831	4 873 321 179	84,80
10	**zusammen Frachtgut (b) nach dem Normaltarif** (2 bis 9)	1906	565 471 919	48,73	5,20	4,99	108 789 166	11 335 616 826	104,20
		1905	525 569 559	48,76	5,17	5,02	101 667 352	10 473 413 782	103,02
11	**im ganzen I Eilgut und Frachtgut nach dem Normaltarif** (1 + 10)	1906	616 314 272	53,11	5,54	5,28	111 210 741	11 665 380 857	104,89
		1905	570 169 407	52,90	5,49	5,30	103 806 227	10 761 648 755	103,67
	II. Nach Ausnahmetarifen.								
12	Eilgut, Stückgut und Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich	1906	7 375 281	0,64	17,45	5,07	422 668	145 511 378	344,27
		1905	6 090 534	0,56	17,24	5,17	353 227	117 762 842	333,39
13	Wagenladungen von 10 t und darüber	1906	536 748 736	46,25	3,13	2,67	171 655 213	20 877 886 414	121,63
		1905	501 568 160	46,54	3,11	2,58	161 303 368	19 457 952 487	120,63
14	**im ganzen II Eilgut und Frachtgut nach Ausnahmetarifen** (12 + 13)	1906	544 124 017	46,89	3,16	2,59	172 077 881	21 023 397 792	122,17
		1905	507 658 694	47,10	3,14	2,59	161 656 595	19 575 715 329	121,09
15	**im ganzen Güterverkehr** (11 + 14 = A. 4)	1906	1 160 438 289	100,00	4,10	3,55	283 288 622	32 688 778 649	115,39
		1905	1 077 828 101	100,00	4,06	3,55	265 462 822	30 337 364 084	114,28

C. Kohlenverkehr. (Im Abschnitt B mitenthalten.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	I. Gegen Frachtberechnung.								
1	Steinkohlen, -Briketts und -Koks	1906	295 273 970	87,49	2,96	2,60	99 849 134	11 818 564 219	118,36
		1905	265 261 848	87,45	2,99	2,47	88 825 903	10 721 619 565	120,70
2	Braunkohlen, -Briketts und -Koks	1906	42 201 984	12,51	2,26	3,11	18 643 400	1 356 672 609	72,77
		1905	38 078 901	12,55	2,12	3,06	17 978 620	1 245 546 494	69,30
3	**zusammen Kohlen gegen Frachtberechnung**	1906	337 475 954	100,00	2,85	2,56	118 492 534	13 175 236 828	111,19
		1905	303 340 749	100,00	2,84	2,53	106 799 523	11 967 166 059	112,05
	im Verhältnis zur gesamten Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs (B. 15)	1906	29,08 %	—	—	—	41,83 %	40,31 %	—
		1905	28,14 %	—	—	—	40,23 %	39,45 %	—
	II. Ohne Frachtberechnung.								
4	frachtfreies Dienstgut	1906	—	—	—	—	8 020 376	1 774 563 324	221,26
		1905	—	—	—	—	7 047 609	1 580 836 000	224,31
5	**im ganzen Kohlenverkehr**	1906	—	—	—	—	126 512 910	14 949 800 152	118,17
		1905	—	—	—	—	113 847 132	13 548 002 059	119,00
	im Verhältnis zu den Gesamtmengen und -Leistungen (A. 27 und 28)	1906	—	—	—	—	39,71 %	41,36 %	—
		1905	—	—	—	—	38,41 %	40,65 %	—

D. Tierverkehr. (A lfde Nr 5.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	insgesamt	1906	32 905 609	—	13,27	7,39	2 479 596	445 439 461	179,64
		1905	31 166 477	—	12,96	7,47	2 403 936	417 354 816	173,61
2	im Verhältnis zu den Gesamtergebnissen (A. 10)	1906	2,86 %	—	—	—	0,83 %	1,32 %	—
		1905	2,72 %	—	—	—	0,86 %	1,34 %	—

Entwicklung des Verkehrs einiger Frachtgegenstände, für die wichtigere

1	2	3	4	5	6	7
					In dem Jahre vor der Tarifermäßigung	
Lfde Nr	Drucksache des Landeseisenbahnrats	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einführungstag	beförderte Menge t	Einnahme ℳ
1	Nr 16/1904 S. 733 Ziffer 7 Nr 2a	Eisenerze.	Von Lothringen und Luxemburg nach dem Ruhrbezirk.	[1]) 1. 5. 1898	vom 1. 4. 1892 bis 31. 3. 1893 125 086	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)
2	Nr 16/1904 S. 738 Ziffer 9 Nr 1	Eisen und Stahl des a) Spezialtarifs I, b) Spezialtarifs II.	Von allen deutschen Eisenindustriebezirken nach den Nord- und Ostseehäfen (Orts- und Ausfuhrverkehr) und Stationen des Küstengebiets.	1. 11. 1898	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)	
3	Nr 16/1904 S. 739 Ziffer 9 Nr 2a	Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausrüstung oder Ausbesserung von See- und Flußschiffen (Schiffsbaueisen).	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr von andern deutschen Bahnen nach Seehafenstationen.	[2]) 1. 11. 1895	vom 1. 11. 1894 bis 31. 10. 1895 14 490	140 390
4	Nr 16/1904 S. 738 Ziffer 8 Nr 10a u. b	Gießereiroheisen.	Von Hochofenwerken nach Berlin und Umgegend, ferner nach den Stationen in der Nähe der Oder, Elbe, Weser und Ems sowie im Küstengebiete, bei denen ein erheblicher Verbrauch von ausländischem Roheisen nachgewiesen ist; auch nach Niederschlesien und dem Königreich Sachsen.	[3]) 1. 7. 1901 (an Stelle eines ältern Ausnahmetarifs)	172 836	1 481 511
5	Nr 16/1904 S. 740 Ziffer 9 Nr 3	Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, Kupferblech sowie Eisenbahnfahrzeuge.	Von deutschen Stationen nach deutschen Seehäfen bei überseeischer Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern.	[4]) 15. 11. 1899	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)	

Anmerkungen: Die vorstehenden Zahlen ergeben die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs vor und nach der Einführung der Tarifermäßigungen; sie gestatten indessen keinen Schluß darüber, ob und inwieweit die Tarifermäßigungen auf die Entwicklung des Verkehrs ursächlich von Einfluß gewesen sind und welche Einwirkung die Änderungen in den Beförderungsmengen auf die Reineinnahme gehabt haben, da eine zuverlässige Ermittlung der Mehrausgaben bei der Zunahme der Beförderung und der Minderausgaben bei der Abnahme der Beförderung nicht angängig ist.

[1]) Der Ausnahmetarif ist am 1. Juni 1901 ermäßigt worden.

[2]) Dieser Ausnahmetarif ist am 1. Februar 1898 ermäßigt und erweitert worden.

[3]) Die frühern Sätze sind, soweit niedriger, im allgemeinen beibehalten worden.

Tarifermäßigungen (Ausnahmetarife) eingeführt worden sind.

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Im Rechnungsjahre 1902		Im Rechnungsjahre 1903		Im Rechnungsjahre 1904		Im Rechnungsjahre 1905		Im Rechnungsjahre 1906	
beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ
						vom 1. 1. 1905 bis 31. 12. 1905		vom 1. 1. 1906 bis 31. 12. 1906	
1 282 626	5 691 040	1 647 805	7 363 194	1 591 606	7 097 405	1 466 497	6 580 282	2 297 572	10 214 726
vom 1. 1. 1902 bis 31. 12. 1902		vom 1. 1. 1903 bis 31. 12. 1903		vom 1. 1. 1904 bis 31. 12. 1904		vom 1. 1. 1905 bis 31. 12. 1905		vom 1. 1. 1906 bis 31. 12. 1906	
826 835	7 099 557	5) 494 182	5) 4 534 697	5) 459 650	5) 4 151 746	517 384	4 845 079	515 858	5 103 511
vom 1. 11. 1901 bis 31. 10. 1902		vom 1. 11. 1902 bis 31. 10. 1903		vom 1. 11. 1903 bis 31. 10. 1904		vom 1. 11. 1904 bis 31. 10. 1905		vom 1. 11. 1905 bis 31. 10. 1906	
158 395	1 086 989	167 874	1 134 195	6) 176 400	6) 1 192 271	197 374	1 325 855	231 374	1 455 714
vom 1. 7. 1902 bis 30. 6. 1903		vom 1. 7. 1903 bis 30. 6. 1904		vom 1. 7. 1904 bis 30. 6. 1905		vom 1. 7. 1905 bis 30. 6. 1906		vom 1. 7. 1906 bis 30. 6. 1907	
271 380	2 406 280	328 577	2 863 728	416 978	3 534 996	494 718	4 081 475	465 172	3 680 653
vom 15. 1. 1902 bis 14. 1. 1903		vom 15. 1. 1903 bis 14. 1. 1904		vom 15. 1. 1904 bis 14. 1. 1905		vom 15. 1. 1905 bis 14. 1. 1906		vom 15. 1. 1906 bis 14. 1. 1907	
121 797	587 087	206 431	961 661	196 912	890 599	257 191	1 367 348	262 676	1 457 391

4) Dieser Ausnahmetarif, der ursprünglich nur für Sendungen nach Ostasien galt, wurde am 1. Januar 1902 auf Sendungen nach allen außereuropäischen Ländern ausgedehnt.

5) In den für die frühern Jahre angegebenen Mengen und Einnahmen sind von einzelnen Verwaltungen Sendungen mit nachgewiesen worden, die zu andern, als den hier in Betracht kommenden Ausnahmetarifen, z. B. den unter Nr 3 und 5 genannten, abgefertigt worden sind.

6) Die Abweichungen gegen die frühern Angaben beruhen darauf, daß der Verkehr der erst im Jahre 1898 in den Ausnahmetarif aufgenommenen Stationen Grabow a. O. und Vulkan-Bredow bisher nicht berücksichtigt worden war.

1	2	3	4	5	6	7
Lfde Nr	Drucksache des Landeseisenbahnrats	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einführungstag	In dem Jahre vor der Tarifermäßigung	
					beförderte Menge t	Einnahme ℳ
6	Nr 5/1905 S. 139 Ziffer 11 und Nr 13/1906 S. 256 Ziffer 6 und Nr 8/1907 S. 144 Ziffer 9	Rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine, zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar, ferner Steinschrotten und Hochofenschlacken.	a) Nach Staatsbahnstationen der Strecken Cammin-Stettin-Cüstrin-Frankfurt a. O.-Cottbus-Horka-Kohlfurt-Breslau-Brieg-Neiße-Ziegenhals und östlich von Stationen desselben Gebiets und einigen außerhalb desselben gelegenen Steinversandstationen.	[7]) 18. 7. 1904	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)	
			b) Von westlichen Versandstationen im Sauerlande, im Osnabrücker Gebiet, an der Ruhr usw. nach Stationen der Strecken Harburg-Lüneburg-Lehrte-Hannover-Elze-Hameln (einschl. Emmerthal und Groß-Berkel)-Osnabrück-Rheine-Bentheim sowie westlich und nördlich davon, ferner nach Stationen der Kreise Ahaus, Borken, Burgsteinfurt, Coesfeld, Münster i. W. und Warendorf.	1. 4. 1905	8 378	17 400
7	Nr 5/1905 S. 139 Ziffer 9 und Nr 13/1906 S. 256 Ziffer 8 und S. 257 Ziffer 9	Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zum Betriebe der Hochöfen, Stahlwerke, Siemens-Martin-, Puddel- und Schweißöfen der Walz- und Hammerwerke.	Von dem Ruhrgebiete (einschl. Homberg a. Rh. und Mörs) nach			
			a) Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets,	15. 1. 1905	vom 15. 1. 1904 bis 31. 3. 1905	
					1 130 416	4 019 421
			b) den Stationen Georgsmarienhütte, Osnabrück und Vienenburg.	15. 1. 1906	vom 1. 10. 1904 bis 31. 3. 1905	
					60 684	176 035
8	Nr 16/1905 S. 458 Ziffer 5	Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut.	Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie im Verkehre mit andern deutschen Eisenbahnen.	1. 9. 1905	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)	
9	Nr 5/1905 S. 139 Ziffer 10	Stoffe zum Spülversatz im Bergwerksbetriebe.	Von Staatsbahnstationen nach den Kohlenbezirken an der Ruhr, der Saar, in Ober- und Niederschlesien sowie dem Aachen-Eschweiler Bezirke.	1. 1. 1905	(vergleichsfähige Zahlen fehlen)	

[7]) Bis 1. April 1905 galt der Ausnahmetarif nur von den Stationen in Ost- und Westpreußen nach den Stationen dieser Provinzen an und östlich von der Linie Danzig-Dirschau-Bromberg und vom 1. April 1905 bis 5. Dezember 1906 nur nach den Stationen an und östlich von der Linie Cammin-Stettin-Breslau-Brieg-Neiße-Ziegenhals (einschl. Crossen) von Stationen dieses Gebiets und von Steinversandstationen der Direktionsbezirke Breslau und Halle a. S. außerhalb dieses Gebiets.

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Im Rechnungsjahre 1902		Im Rechnungsjahre 1903		Im Rechnungsjahre 1904		Im Rechnungsjahre 1905		Im Rechnungsjahre 1906	
beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ	beförderte Menge t	Einnahme ℳ
—	—	—	—	120 608	238 018	214 415	346 569	207 498	344 438
—	—	—	—	—	—	32 524	43 300	64 162	85 151
—	—	—	—	—	—	1 144 198 vom 15. 1. 1905 bis 31. 3. 1906 1 410 708	2 923 582 3 842 294	1 527 703	3 840 153
—	—	—	—	—	—	363 843 vom 1. 10. 1905 bis 31. 3. 1906 88 050	824 024 224 536	435 637	1 080 884
—	—	—	—	—	—	vom 1. 9. 1905 bis 31. 3. 1906 10 464	 74 861	22 714	150 503
—	—	—	—	—	—	50 522	20 837	142 982	59 167

1	2	3	4	5	6	7
Lfde Nr	Drucksache des Landeseisenbahnrats	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einführungstag	In dem Jahre vor der Tarifermäßigung	
					beförderte Menge t	Einnahme M
10	Nr 16/1904 S. 720 Ziffer 3 Nr 3	Erde, gewöhnliche, usw., wie im Spezialtarif III genannt.	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit andern deutschen (auch außerdeutschen) Bahnen, welche dieselben Einheitssätze angenommen haben.	1. 1. 1890	vom 1. 1. 1889 bis 31. 12. 1889 1 844 162	 4 454 804
11	Nr 16/1907 S. 720 Ziffer 3 Nr 6	Kartoffeln sowie Abfallwasser und Preßrückstände von der Kartoffelstärkeerzeugung, naß oder getrocknet, auch gemahlen (Pülpe).	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit andern deutschen (auch außerdeutschen) Bahnen, welche dieselben Einheitssätze angenommen haben.	1. 1. 1890	vom 1. 1. 1889 bis 31. 12. 1889 810 139	 4 857 258
12	Nr 25/1906 S. 778 Ziffer 7	Pflastersteine, auch Schlackenpflastersteine, zur Herstellung von Reihenpflaster.	Von inländischen Steingewinnungsstationen im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit andern Bahnen, die dieselben Einheitssätze angenommen haben.	15. 7. 1906	vom 15. 7. 1905 bis 31. 3. 1906 371 276	 1 013 438

Anlage 7a Entwicklung des Verkehrs einiger Frachtgegenstände usw.

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Im Rechnungsjahre 1902		Im Rechnungsjahre 1903		Im Rechnungsjahre 1904		Im Rechnungsjahre 1905		Im Rechnungsjahre 1906	
beförderte Menge t	Einnahme M	beförderte Menge t	Einnahme M	beförderte Menge t	Einnahme M	beförderte Menge t	Einnahme M	beförderte Menge t	Einnahme M
—	—	—	—	—	—	—	—	2 648 813	6 233 747
—	—	—	—		—	—	—	1 731 430	7 855 880
—		—	—	—	—	—	—	vom 15. 7. 1906 bis 31. 3. 1907 420 098	981 901

Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen sowie Versand der wichtigern Waren- burg und Sachsen), den deutschen Seehäfen und den Rheinhäfen Duisburg,

1	2	3	4	5
Bezeichnung der Güter	Nummer des Güterverzeichnisses	Gesamtverkehr aller deutschen Eisenbahnen		
		im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
Gesamtverkehr	1—70	347 330 100 344 664 667*)	316 579 835 313 765 495*)	30 750 265 30 899 172*)
Darunter:				
Düngemittel	10	10 295 264 10 251 964*)	9 486 249 9 431 370*)	809 015 820 594*)
Weizen	28a	2 882 602 2 863 295*)	2 687 302 2 670 035*)	195 300 193 260*)
Roggen	28b	1 930 934 1 930 526*)	1 924 982**) 1 924 754**)	5 952 5 772*)
Mehl, Mühlenfabrikate	41a	3 085 304 3 076 415*)	2 949 271 2 941 829*)	136 033 134 586*)
Kleie	41b	2 499 265 2 491 281*)	2 266 026 2 260 081*)	233 239 231 200*)
Kartoffeln	37	3 084 402 3 079 142*)	2 763 498 2 757 124*)	320 904 322 018*)
Spiritus	56	634 657 634 515*)	572 982 572 632*)	61 675 61 883*)
Stärke	57	317 604 317 520*)	271 572 271 490*)	46 032 46 030*)
Öle (mit Ausschluß der Mineralöle) usw.	43	809 955 808 886*)	744 210 743 221*)	65 745 65 665*)
Ölkuchen	44	1 254 492 1 254 238*)	1 307 704 1 307 377*)	*53 212* *53 139**)
Rüben	49	8 372 587 8 372 534*)	9 552 577 9 551 944*)	*1 179 990* *1 179 410**)
Zucker, roh	68a	1 995 127 1 995 125*)	1 438 619 1 438 619*)	556 508 556 506*)
„ , raffiniert	68b	1 070 638 1 070 366*)	881 777 881 625*)	188 861 188 741*)
Holz, europäisches	31 a, b, c	18 376 118 18 354 956*)	16 682 753**) 16 659 438**)	1 693 365 1 695 518*)
„ , außereuropäisches	31 d	276 933 276 897*)	297 578 297 234*)	*20 645* *20 337**)
Holzzeugmasse	32	1 149 894 1 149 831*)	1 088 168 1 088 131*)	61 726 61 700*)
Papier	45	1 625 378 1 625 042*)	1 485 483 1 485 218*)	139 895 139 824*)
Hopfen	38	51 487 51 455*)	55 647 55 631*)	*4 160* *4 176**)
Bier	3	2 088 797 2 081 333*)	2 015 887 2 009 162*)	72 910 72 171*)

*) Bisher sind hier auch der Binnenverkehr der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn und Teile des Versandes dieser Bahn nach Frankreich, Belgien und Holland berücksichtigt worden, die überhaupt nicht in die Statistik hätten aufgenommen werden sollen. Von 1905 ab geschieht dies nicht mehr. Um eine Vergleichung mit den frühern Jahren zu ermöglichen, sind über den bestimmungsgemäß ermittelten Zahlen die Gesamtmengen angegeben, die nach dem frühern Verfahren aufgeführt wurden.

**) Berichtigte Zahlen.

gattungen in den norddeutschen Binnenverkehrsgebieten (mit Ausschluß von Mecklen- Duisburg-Hochfeld und Ruhrort in den Kalenderjahren 1905 und 1906.

6	7	8	9	10	11	12	13	14
Versand (einschließlich des Binnenverkehrs)								
der norddeutschen Binnenverkehrsgebiete (mit Ausschluß von Mecklenburg und Sachsen) ohne die See- und Rheinhäfen			der deutschen Seehafenverkehrsgebiete			des Verkehrsgebiets der Rheinhäfen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
245 517 562	220 770 720	24 746 842	8 435 796	11 255 526	*2 819 730*	6 406 445	6 049 452	356 993
7 462 034	6 731 486	730 548	809 075	768 661	40 414	158 080	158 257	*177*
1 343 020	1 209 403	133 617	19 105	15 897	3 208	133 901	136 793	*2 892*
1 423 132	1 406 907	16 225	35 595	46 621	*11 026*	76 291	70 820	5 471
1 680 310	1 592 960	87 350	118 458	104 788	13 670	138 662	140 517	*1 855*
1 051 483	919 678	131 805	452 680	446 782	5 898	46 090	39 406	6 684
2 407 446	2 045 337	362 109	14 233	17 774	*3 541*	2 663	4 607	*1 944*
539 932	455 970	83 962	17 498	18 449	*951*	959	679	280
273 315	226 118	47 197	4 954	4 843	111	1 345	1 825	*480*
406 743	383 530	23 213	115 675	103 435	12 240	34 383	24 812	9 571
560 222	561 943	*1 721*	363 901	434 480	*70 579*	15 952	16 538	*586*
7 314 113	8 381 193	*1 067 080*	27 805	31 513	*3 708*	50	79	*29*
1 813 598	1 292 507	521 091	12 653	6 570	6 083	149	261	*112*
809 565	631 582	177 983	22 798	18 650	4 148	4 677	3 104	1 573
8 978 423	8 127 804	850 619	842 665	699 951	142 714	433 776	377 746	56 030
82 684	85 173	*2 489*	52 307	66 046	*13 739*	39 700	39 756	*56*
358 351	355 143	3 208	34 242	28 617	5 625	5 828	5 125	703
797 260	733 227	64 033	30 635	28 819	1 816	4 986	4 803	183
4 089	4 793	*704*	513	676	*163*	68	51	17
890 213	888 908	1 305	68 068	62 216	5 852	261	152	109

1	2	3	4	5
Bezeichnung der Güter	Nummer des Güterverzeichnisses	Gesamtverkehr aller deutschen Eisenbahnen im Kalenderjahre 1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
Eisenerz	20	15 761 705 13 866 124*)	13 223 107 11 152 255*)	2 538 598 2 713 869*)
Bleierze usw.	22a	508 375 508 375*)	390 771 390 751*)	117 604 117 624*)
Kupfererze usw.	22b	117 133 117 133*)	85 454 85 442*)	31 679 31 691*)
Übrige Erze	22c	1 945 804 1 928 944*)	1 788 858 1 767 905*)	156 946 161 039*)
Roheisen	11a	5 672 495 5 578 203*)	5 202 773 5 115 422*)	469 722 457 781*)
Luppen von Schweißeisen usw.	11b	2 060 263 2 043 277*)	1 830 214 1 803 554*)	230 049 239 723*)
Eisen- und Stahlbruch usw.	11c	2 850 643 2 846 458*)	2 558 552 2 555 436*)	292 091 291 022*)
Bearbeitetes Eisen	12—19b	15 913 848 15 870 221*)	13 970 596 13 941 020*)	1 943 252 1 929 201*)
Blei	4	358 278 358 195*)	333 271 333 236*)	25 007 24 959*)
Zink	67	372 788 372 759*)	366 570 366 514*)	6 218 6 245*)
Steinkohlen	60a	95 326 860 95 142 157*)	87 907 934**) 87 724 466**)	7 418 926 7 417 691*)
Steinkohlenbriketts	60b	3 430 739 3 417 766*)	3 168 051 3 150 069*)	262 688 267 697*)
Steinkohlenkoks	60c	17 462 161 17 434 839*)	14 252 015 14 219 652*)	3 210 146 3 215 187*)
Braunkohlen, rohe	6a	16 271 339 16 271 269*)	15 678 358 15 678 348*)	592 981 592 921*)
Braunkohlen-Briketts und -Koks	6b	10 812 056 10 311 651*)	9 936 060 9 935 858*)	375 996 375 793*)
Torf	64	488 553 487 286*)	469 873 468 512*)	18 680 18 774*)
Kalk, gebrannter	36	4 216 868 4 142 826*)	3 988 784 3 942 026*)	228 084 200 800*)
Zement	7	4 694 637 4 676 003*)	3 893 044 3 878 543*)	801 593 797 460*)
Salz	52	1 573 365 1 573 274*)	1 572 460 1 572 344*)	905 930*)
Soda	55a, b	564 440 564 342*)	513 891 513 817*)	50 549 50 525*)
Salpetersäure	51	245 986 245 986*)	224 685 224 684*)	21 301 21 302*)
Schwefelsäure	54	697 598 697 576*)	618 275 618 274*)	79 323 79 302*)
Erde	21	16 951 849 16 911 424*)	14 688 123 14 647 081*)	2 263 726 2 264 343*)
Steine, bearbeitete	58	919 337 918 745*)	921 513 917 833*)	*2 176* 912*)
„ , gebrannte und rohe	59	35 010 651 34 942 354*)	31 455 562 31 380 757*)	3 555 089 3 561 597*)
Petroleum und andere Mineralöle	46	1 456 662 1 453 550*)	1 346 429 1 343 100*)	110 233 110 450*)

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

6	7	8	9	10	11	12	13	14
Versand (einschließlich des Binnenverkehrs)								
der norddeutschen Binnenverkehrsgebiete (mit Ausschluß von Mecklenburg und Sachsen) ohne die See- und Rheinhäfen			der deutschen Seehafenverkehrsgebiete			des Verkehrsgebiets der Rheinhäfen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
3 691 037	2 909 433	781 604	505 696	449 005	56 691	1 912 477	1 806 985	105 492
318 485	193 243	125 242	21 064	24 903	*3 839*	41 674	45 735	*4 061*
59 795	42 811	16 984	12 821	11 895	926	10 231	6 237	3 994
1 105 865	1 017 820	88 045	122 104	95 199	26 905	123 448	133 245	*9 797*
2 756 214	2 541 757	214 457	47 868	25 496	22 372	449 309	333 844	115 465
1 362 140	1 233 534	128 606	4 746	4 019	727	173 230	112 006	61 224
1 938 520	1 717 462	221 058	77 706	57 089	20 617	130 266	123 078	7 188
11 800 210	10 695 466	1 104 744	325 200	266 916	58 284	326 524	376 574	*50 050*
295 987	273 280	22 707	11 368	10 593	775	2 884	2 292	592
286 769	310 171	*23 402*	5 238	3 140	2 098	1 631	2 155	*524*
82 530 232	74 876 009	7 654 223	781 992	3 879 585	*3 097 593*	58 125	349 750	*291 625*
2 870 301	2 511 035	359 266	57 745	27 665	30 080	768	2 843	*2 075*
16 672 727	13 592 326	3 080 401	39 105	42 766	*3 661*	20 120	16 430	3 690
10 486 460	9 138 285	1 348 175	21 417	24 216	*2 799*	—	—	—
9 928 456	9 607 545	320 911	8 219	6 497	1 722	—	51	*51*
295 384	266 862	28 522	6 146	4 499	1 647	7	2	5
3 212 978	3 015 025	197 953	8 393	9 646	*1 253*	200	71	129
3 179 094	2 634 136	544 958	131 517	110 480	21 037	76 417	35 245	41 172
1 086 456	1 040 945	45 511	25 881	25 271	610	18 572	43 683	*25 111*
320 482	284 966	35 516	5 430	5 032	398	21 537	21 808	*271*
178 593	161 192	17 401	2 860	2 854	6	15 842	16 345	*503*
389 551	473 204	*83 653*	8 476	9 295	*819*	10 696	10 893	*197*
11 199 218	9 647 059	1 552 159	65 791	52 435	13 356	981 798	825 392	156 406
312 047	328 829	*16 782*	17 932	15 837	2 095	61	114	*53*
24 472 093	21 568 867	2 903 226	293 833	241 518	52 315	210 159	231 432	*21 273*
785 182	654 585	80 597	190 909	195 063	*4 154*	41 486	39 491	1 995

1	2	3	4	5
Bezeichnung der Güter	Nummer des Güterverzeichnisses	Gesamtverkehr aller deutschen Eisenbahnen im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
Baumwolle	2	794 735 794 591*)	767 173 767 123*)	27 562 27 468*)
Flachs	25	263 629 263 333*)	248 102 248 100*)	15 527 15 233*)
Garne	27	449 954 449 931*)	431 950**) 431 925**)	18 004 18 006*)
Jute	34	96 473 96 473*)	86 350 86 341*)	10 123 10 132*)
Wolle	66	392 013 391 656*)	354 698 354 523*)	37 315 37 133*)
Glas	29	972 417 972 134*)	928 736**) 928 518**)	43 681 43 616*)
Tonwaren	63	492 174 491 841*)	442 940 442 509*)	49 234 49 332*)
Reis	47	282 021 281 500*)	306 606 306 257*)	*24 585* *24 757**)
		Stück	Stück	Stück
Pferde	72	664 199 660 304*)	605 401 599 831*)	58 798 60 473*)
Rindvieh	73	6 289 288 6 273 941*)	6 059 685 6 045 400*)	229 603 228 541*)
Schafe	74	2 007 688 2 006 745*)	2 063 405 2 061 659*)	*55 717* *54 914**)
Schweine	75	12 818 138 12 807 879*)	11 510 462 11 497 634*)	1 307 676 1 310 245*)
Geflügel	76	20 264 817 20 264 803*)	26 140 731 26 140 549*)	*5 875 914* *5 875 746**)

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

6	7	8	9	10	11	12	13	14
Versand (einschließlich des Binnenverkehrs)								
der norddeutschen Binnenverkehrsgebiete (mit Ausschluß von Mecklenburg und Sachsen) ohne die See- und Rheinhäfen			der deutschen Seehafenverkehrsgebiete			des Verkehrsgebiets der Rheinhäfen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
74 812	74 217	595	467 423	467 890	*467*	1 967	1 792	175
46 574	42 798	3 776	69 242	63 978	5 264	113	113	—
154 477	142 161	12 316	21 684	17 123	4 561	1 906	1 650	256
25 052	22 322	2 730	46 323	38 844	7 479	287	544	*257*
146 654	134 552	12 102	81 702	74 722	6 980	44	107	*63*
634 058	602 338	31 720	21 216	21 079	137	1 060	812	248
292 260	267 068	25 192	12 893	11 394	1 499	261	242	19
93 497	108 830	*15 333*	124 477	141 445	*16 968*	651	570	81
Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
434 658	363 853	70 805	42 539	43 784	*1 245*	153	166	*13*
3 641 873	3 479 156	162 717	169 734	179 558	*9 824*	674	571	103
1 531 564	1 562 963	*31 399*	41 410	49 714	*8 304*	—	63	*63*
9 241 981	8 864 097	377 884	304 103	287 240	16 863	559	2 674	*2 115*
8 422 235	11 056 985	*2 634 750*	103 478	162 919	*59 441*	11	—	11

Versand der wichtigsten Warengattungen in den norddeutschen Binnenverkehrsgebieten verteilt auf die einzelnen Provinzen,

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Überhaupt (Nr 1—70 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Düngemittel (Nr 10 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Weizen (Nr 28a des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	347 330 100	316 579 835	30 750 265	10 295 264	9 486 249	809 015	2 882 602	**) 2 687 302	195 300
		*) 344 664 667	*) 313 765 495	*) 30 899 172	*) 10 251 964	*) 9 431 370	*) 820 594	*) 2 863 295	*) **) 2 670 035	*) 193 260
	Darunter:									
	Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1a	Provinz Ostpreußen	1 860 030	4 247 915	177 964	29 753	81 167	41 006	59 878	151 877	7 371
1b	" Westpreußen	2 565 849			92 420			99 870		
3	Provinz Pommern	2 690 243	2 505 441	184 802	169 471	170 870	*1 399*	58 496	47 730	10 766
7	Provinz Schleswig-Holstein	1 585 794	1 459 680	126 114	98 562	89 319	9 248	46 811	46 623	188
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	14 134 867	13 337 176	797 691	1 434 106	1 333 102	101 004	130 323	109 093	21 230
12	Provinz Posen	4 527 695	3 989 064	538 631	143 696	119 012	24 684	96 481	79 937	16 544
13. 14. 15	Provinz Schlesien	41 887 026	38 159 398	3 727 628	587 108	543 658	43 450	145 657	131 229	14 428
16	Berlin	2 495 881	2 277 061	218 820	675 903	646 630	29 273	1 137	1 426	*289*
17	Provinz Brandenburg	12 679 327	11 766 707	912 620	187 471	126 238	61 233	84 033	75 585	8 448
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	29 930 568	27 796 642	2 133 926	2 217 945	1 994 745	223 200	303 325	272 256	31 069
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	8 678 567	7 678 444	1 000 123	220 853	228 071	*7 218*	102 988	104 641	*1 653*
22. 24	Provinz Westfalen	60 859 486	52 922 354	7 937 132	505 283	443 233	62 050	55 820	45 716	9 604
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	61 622 229	54 630 838	6 991 391	1 099 463	955 441	144 022	159 201	143 290	15 911
	Überhaupt	245 517 562	220 770 720	24 746 842	7 462 084	6 731 486	730 548	1 843 020	1 209 403	133 617

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

Anlage 7c. Güterbewegung. (Versand der norddeutschen Binnenverkehrsgebiete, verteilt auf die einzelnen Provinzen.)

(mit Ausschluß von Mecklenburg und Sachsen sowie den See- und Rheinhäfen), in den Kalenderjahren 1905 und 1906.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Roggen (Nr 28b des Güterverzeichnisses)			Mehl und Mühlenfabrikate (Nr 41a des Güterverzeichnisses)			Kleie (Nr 41b des Güterverzeichnisses)			Kartoffeln (Nr 37 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1 930 934	**) 1 924 982	5 952	3 085 304	2 949 271	136 033	2 499 265	2 266 026	233 239	3 084 402	2 763 498	320 904
*) 1 930 526	**) 1 924 754	*) 5 772	*) 3 076 415	*) 2 941 829	*) 134 586	*) 2 491 281	*) 2 260 081	*) 231 200	*) 3 079 142	*) 2 757 124	*) 322 018
140 078 102 496	242 590	*21*	67 148 55 321	129 990	*7 521*	66 203 169 565	187 965	47 803	27 005 128 216	162 945	*7 724*
113 726	107 290	6 436	49 715	50 554	*839*	21 344	20 730	614	161 995	142 850	19 145
27 645	20 184	7 461	35 280	34 148	1 132	12 218	10 938	1 280	21 443	37 465	*16 022*
77 849	72 002	5 847	218 653	212 359	6 294	102 144	90 975	11 169	188 562	169 868	18 694
337 136	328 581	8 555	129 198	127 081	2 117	83 989	65 184	18 805	402 901	259 958	142 943
141 480	136 369	5 111	195 911	183 460	12 451	118 229	127 689	*9 460*	187 666	136 207	51 459
2 997	2 167	830	15 926	16 708	*782*	22 108	21 349	759	14 055	22 821	*8 766*
170 306	182 380	*12 074*	127 392	124 403	2 989	60 868	55 407	5 461	536 940	399 512	137 428
138 476	154 059	*15 583*	259 317	250 286	9 031	182 367	151 661	30 706	394 336	347 774	46 562
23 280	21 373	1 907	95 321	91 501	3 820	31 369	28 124	3 245	30 032	44 103	*14 071*
42 789	41 229	1 560	164 329	145 078	19 251	52 495	43 640	8 855	53 908	69 604	*15 696*
104 879	98 683	6 196	266 799	227 392	39 407	128 584	116 016	12 568	260 387	252 230	8 157
1 423 132	1 406 907	16 225	1 680 310	1 592 960	87 350	1 051 483	919 678	131 805	2 407 446	2 045 337	362 109

1	2	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Spiritus (Nr 56 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Stärke (Nr 57 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Öle usw. (Nr 43 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	634 657 *) 634 515	572 982 *) 572 632	61 675 *) 61 883	317 604 *) 317 520	271 572 *) 271 490	46 032 *) 46 030	809 955 *) 808 886	744 210 *) 743 221	65 745 *) 65 665
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1a 1b	Provinz Ostpreußen ... " Westpreußen ..	19 031 45 238	60 127	4 142	62 3 138	4 018	*818*	2 570 709	2 887	392
3	Provinz Pommern	54 415	53 672	743	43 678	34 671	9 007	1 129	1 926	*797*
7	Provinz Schleswig-Holstein	3 757	4 845	*1 088*	334	138	196	6 869	5 293	1 576
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	11 239	12 561	*1 322*	5 243	5 436	*193*	24 835	19 005	5 830
12	Provinz Posen	87 203	74 379	12 824	64 597	42 234	22 363	2 046	2 004	42
13. 14. 15	Provinz Schlesien	87 085	63 460	23 625	23 149	17 969	5 180	31 727	31 201	526
16	Berlin	10 042	9 039	1 003	355	357	*2*	7 711	9 131	*1 420*
17	Provinz Brandenburg ..	78 680	59 475	19 205	57 998	51 905	6 093	17 899	15 465	2 434
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	72 066	73 042	*976*	33 319	31 477	1 842	66 797	62 573	4 224
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	8 436	8 492	*56*	1 881	894	487	23 763	23 390	373
22. 24	Provinz Westfalen	16 903	15 307	1 596	24 471	21 700	2 771	28 222	25 822	2 400
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	45 837	21 571	24 266	15 590	15 319	271	192 466	184 833	7 633
	Überhaupt	539 932	455 970	83 962	273 315	226 118	47 197	406 743	383 530	23 213

*) Vgl. Anmerkung S. 206.

33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
Ölkuchen (Nr 44 des Güterverzeichnisses)			Rüben (Nr 49 des Güterverzeichnisses)			Zucker, roh (Nr 68a des Güterverzeichnisses)			Zucker, raffiniert (Nr 68b des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1 254 492 *) 1 254 238	1 307 704 *) 1 307 377	*53 212* *) *53 139*	8 372 587 *) 8 372 534	9 552 577 *) 9 551 944	*1 179 990* *) *1 179 410*	1 995 127 *) 1 995 125	1 438 619 1 438 619	556 508 *) 556 506	1 070 638 *) 1 070 366	881 777 *) 881 625	188 861 *) 188 741
8 191 11 337	26 268	*6 740*	34 689 641 025	864 709	*188 995*	6 288 104 709	96 607	14 390	352 3 586	7 120	*3 182*
19 593	20 572	*979*	417 201	489 007	*71 806*	43 189	31 874	11 315	266	142	124
16 408	20 396	*3 988*	24 838	77 799	*52 961*	4 017	2 599	1 418	7 804	7 891	*87*
32 018	22 693	9 325	652 651	962 289	*309 638*	291 983	250 438	41 550	126 706	107 821	18 885
24 010	22 222	1 788	1 055 199	1 105 976	*50 777*	194 148	166 721	27 427	16 659	11 080	5 579
67 225	64 336	2 889	1 369 645	1 438 976	*69 331*	359 426	148 056	211 370	164 939	114 584	50 355
8 139	9 020	*881*	10 049	12 342	*2 293*	185	190	*5*	1 303	1 377	*74*
22 694	26 375	*3 681*	488 909	493 579	*4 670*	74 771	53 405	21 366	1 798	2 453	*655*
136 691	140 642	*3 951*	1 848 208	2 008 437	*160 229*	631 888	473 142	158 746	384 359	294 281	90 078
20 348	20 211	137	185 406	236 307	*50 901*	15 262	12 168	3 094	5 233	3 833	1 400
16 886	15 746	1 140	79 626	92 774	*13 148*	12 725	11 104	1 621	11 624	11 055	569
176 682	173 462	3 220	506 667	598 998	*92 331*	75 007	46 208	28 799	84 936	69 945	14 991
560 222	561 943	*1 721*	7 314 113	8 381 193	*1 067 080*	1 813 598	1 292 507	521 091	809 565	631 582	177 983

1	2	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Holz, europäisches (Nr 81a, b, c des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Holzzeugmasse (Nr 82 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Papier (Nr 45 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	18 376 118 *) 18 354 956	**) 16 682 753 *) **) 16 659 438	1 693 365 *) 1 695 518	1 149 894 *) 1 149 831	1 088 168 *) 1 088 131	61 726 *) 61 700	1 625 378 *) 1 625 042	1 485 483 *) 1 485 218	139 895 *) 139 824
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1a 1b	Provinz Ostpreußen ... = Westpreußen ..	549 299 353 934	815 495	87 738	13 953 340	12 905	1 388	2 339 4 260	5 417	1 182
3	Provinz Pommern	335 184	325 221	9 963	3 616	5 102	*1 486*	16 375	14 198	2 177
7	Provinz Schleswig-Holstein	169 524	145 824	23 700	3 170	2 828	342	2 928	2 118	810
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	824 461	653 578	170 883	39 200	38 026	1 174	48 588	46 141	2 447
12	Provinz Posen........	379 068	326 780	52 288	1 280	1 279	1	2 447	2 524	*77*
13. 14. 15	Provinz Schlesien	1 927 264	1 741 841	185 423	103 054	109 109	*6 055*	150 471	146 069	4 402
16	Berlin	88 760	90 880	*2 120*	285	—	285	68 798	53 102	15 696
17	Provinz Brandenburg ..	908 367	839 268	69 099	5 506	8 867	*3 361*	42 643	37 876	4 767
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	1 318 907	1 238 456	80 451	70 703	69 218	1 485	155 023	135 538	19 485
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar.......	350 377	330 144	20 233	12 047	9 901	2 146	29 417	27 875	1 542
22. 24	Provinz Westfalen	828 457	757 774	70 683	46 798	47 591	*793*	72 291	69 177	3 114
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	944 821	862 543	82 278	58 399	50 317	8 082	201 680	193 192	8 488
	Überhaupt....	8 978 423	8 127 804	850 619	358 351	355 143	3 208	797 260	733 227	64 033

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
Hopfen (Nr 38 des Güterverzeichnisses)			**Bier** (Nr 8 des Güterverzeichnisses)			**Eisenerz** (Nr 20 des Güterverzeichnisses)			**Bleierze** (Nr 22a des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
51 487	55 647	*4 160*	2 088 797	2 015 887	72 910	15 761 705	13 223 107	2 538 598	508 375	390 771	117 604
*) 51 455	*) 55 631	*) *4 176*	*) 2 081 333	*) 2 009 162	*) 72 171	*) 13 866 124	*) 11 152 255	*) 2 713 869	*) 508 375	*) 390 751	*) 117 624
434 } 9 }	520	*77*	21 149 } 10 475 }	30 469	1 155	52 } 45 }	6 290	*6 193*	24 } — }	35	*11*
4	5	*1*	12 854	11 452	1 402	318	1 205	*887*	—	—	—
18	7	11	18 584	16 631	1 953	—	20	*20*	8	5	3
209	219	*10*	83 996	73 783	10 213	107 284	79 396	27 888	26 209	24 073	2 136
1 084	1 280	*196*	22 112	20 356	1 756	38 616	590	38 026	—	—	—
171	258	*87*	69 389	98 770	*29 381*	111 474	105 527	5 947	92 680	63 199	29 481
307	275	32	59 215	79 786	*20 571*	2 329	747	1 582	350	757	*407*
49	42	7	44 113	48 935	*4 822*	1 215	1 172	43	81	366	*285*
569	870	*301*	155 712	144 401	11 311	205 698	154 516	51 182	11 651	962	10 689
237	453	*216*	59 582	56 607	2 975	1 146 991	962 192	184 799	46 980	40 968	6 012
107	119	*12*	233 480	212 095	21 385	976 297	720 670	255 627	33 542	22 771	10 771
891	745	146	99 552	95 623	3 929	1 100 718	877 108	223 610	106 960	40 107	66 853
4 089	4 793	*704*	890 213	888 908	1 305	3 691 037	2 909 433	781 604	318 485	193 243	125 242

1	2	66	67	68	69	70	71	72	73	74
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Kupfererze, Kupferstein (Nr 22b des Güterverzeichnisses)			Andere Erze (Nr 22c des Güterverzeichnisses)			Roheisen aller Art (Nr 11a des Güterverzeichnisses)		
		im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
		1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
	Gesamtverkehr	117 133 *) 117 133	85 454 *) 85 442	31 679 *) 31 691	1 945 804 *) 1 928 944	1 788 858 *) 1 767 905	156 946 *) 161 039	5 672 495 *) 5 573 208	5 202 773 *) 5 115 422	469 722 *) 457 781
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1 a 1 b	Provinz Ostpreußen ... „ Westpreußen ..	16 26	256	*214*	3 636 985	3 089	1 532	136 5	90	51
3	Provinz Pommern	22	10	12	10 394	12 066	*1 672*	96 568	81 816	14 752
7	Provinz Schleswig-Holstein	13	72	*59*	2 736	3 650	*914*	259	212	47
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	2 409	2 529	*120*	64 213	59 353	4 860	160 543	132 648	27 895
12	Provinz Posen	18	5	13	14 458	13 461	997	106	208	*102*
13. 14. 15	Provinz Schlesien	6 750	3 492	3 258	162 971	163 468	*497*	273 766	248 982	24 784
16	Berlin	1 285	287	998	6 857	7 671	*814*	4 779	2 788	1 991
17	Provinz Brandenburg ..	440	302	138	22 677	19 418	3 259	9 442	5 028	4 414
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	19 585	22 452	*2 867*	80 041	70 360	9 681	127 672	106 789	20 883
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	3 657	2 496	1 161	34 274	22 289	11 985	143 209	124 740	18 469
22. 24	Provinz Westfalen	5 277	4 896	381	391 491	361 071	30 420	663 707	607 278	56 429
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	20 297	6 014	14 283	311 132	281 924	29 208	1 276 022	1 281 178	44 844
	Überhaupt	59 795	42 811	16 984	1 105 865	1 017 820	88 045	2 756 214	2 541 757	214 457

*) Vgl. Anmerkung S. 206.

75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
Luppen von Schweißeisen usw. (Nr 11b des Güterverzeichnisses)			Eisen- und Stahlbruch usw. (Nr 11c des Güterverzeichnisses)			Bearbeitetes Eisen (Nr 12—19b des Güterverzeichnisses)			Blei (Nr 4 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
2 060 263	1 830 214	230 049	2 850 643	2 558 552	292 091	15 913 848	13 970 596	1 943 252	358 278	333 271	25 007
*) 2 043 277	*) 1 803 554	*) 239 723	*) 2 846 458	*) 2 555 436	*) 291 022	*) 15 870 221	*) 13 941 020	*) 1 929 201	*) 358 195	*) 333 236	*) 24 959
— } — }	16	*16*	8 120 } 13 092 }	21 381	*169*	73 541 } 58 464 }	120 760	11 245	236 } 65 }	226	75
15	5	10	15 549	15 276	273	74 863	62 260	12 603	832	1 224	*392*
136	2	134	13 921	11 226	2 695	66 364	63 107	3 257	4 971	3 245	1 726
20 372	13 604	6 768	123 464	102 488	20 976	654 635	588 730	65 905	25 490	23 654	1 836
88	30	58	20 693	23 815	*3 122*	68 634	66 818	1 816	112	140	*28*
251 774	166 402	85 372	192 347	161 632	30 715	1 311 582	1 145 722	165 860	41 455	38 730	2 725
8 182	36	8 146	114 170	88 106	26 064	284 412	206 224	78 188	4 625	3 932	693
1 589	2 682	*1 093*	77 193	66 903	10 290	332 841	266 522	66 319	4 127	3 047	1 080
476	796	*320*	149 494	133 229	16 265	599 012	503 544	95 468	18 226	17 025	1 201
550	10	540	94 903	76 000	18 903	337 121	294 320	42 801	20 407	19 135	1 272
352 718	393 445	*40 727*	412 673	398 857	13 816	3 281 701	3 324 076	*42 375*	30 430	26 043	4 387
726 240	656 506	69 734	702 901	618 549	84 352	4 657 040	4 053 383	603 657	145 011	136 879	8 132
1 362 140	1 233 534	128 606	1 938 520	1 717 462	221 058	11 800 210	10 695 466	1 104 744	295 987	273 280	22 707

1	2	87	88	89	90	91	92	93	94	95
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Zink (Nr 67 des Güterverzeichnisses)			Steinkohlen (Nr 60a des Güterverzeichnisses)			Steinkohlenbriketts (Nr 60b des Güterverzeichnisses)		
		im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	372 788	366 570	6 218	95 326 860	**) 87 907 934	7 418 926	3 430 789	3 168 051	262 688
		*) 372 759	*) 366 514	*) 6 245	*) 95 142 157	*) **) 87 724 466	*) 7 417 691	*) 3 417 766	*) 3 150 069	*) 267 697
	Darunter:									
	Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1a	Provinz Ostpreußen ...	175	321	*19*	10 005	16 157	*3 971*	123	411	910
1b	" Westpreußen ..	127			2 181			1 198		
3	Provinz Pommern	14	14	—	61 300	97 894	*36 594*	50 387	47 377	3 010
7	Provinz Schleswig-Holstein	140	136	4	78 442	83 938	*5 496*	585	774	*189*
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	2 172	1 048	1 124	701 670	597 228	104 442	2 550	3 238	*688*
12	Provinz Posen	421	430	*9*	9 187	5 592	3 595	2 057	69	1 988
13. 14. 15	Provinz Schlesien	138 109	140 835	*2 726*	23 515 482	22 171 447	1 344 035	227 062	168 479	58 583
16	Berlin	3 414	3 520	*106*	153 953	124 233	29 720	777	1 086	*309*
17	Provinz Brandenburg ..	928	777	151	71 191	87 821	*16 630*	17 318	27 207	*9 889*
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	4 524	3 464	1 060	210 430	138 303	72 127	3 320	4 094	*774*
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	8 757	8 203	554	255 677	274 994	*19 317*	5 495	6 876	*1 381*
22. 24	Provinz Westfalen	28 233	34 005	*5 772*	31 650 398	28 111 514	3 538 884	1 509 450	1 810 808	198 642
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	99 755	117 418	*17 663*	25 810 816	23 166 888	2 643 428	1 049 979	940 616	109 363
	Überhaupt	286 769	310 171	*23 402*	82 530 232	74 876 009	7 654 223	2 870 301	2 511 035	359 266

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107
Steinkohlenkoks (Nr 60c des Güterverzeichnisses)			Braunkohlen, rohe (Nr 6a des Güterverzeichnisses)			Braunkohlen-Briketts und -Koks (Nr 6b des Güterverzeichnisses)			Torf (Nr 64 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
17 462 161 *) 17 434 839	14 252 015 *) 14 219 652	3 210 146 *) 3 215 187	16 271 339 *) 16 271 269	15 678 358 *) 15 678 348	592 981 *) 592 921	10 312 056 *) 10 311 651	9 936 060 *) 9 935 858	375 996 *) 375 793	488 553 *) 487 286	469 873 *) 468 512	18 680 *) 18 774
1 643 2 013	3 975	*319*	30 —	34	*4*	100 2 461	1 585	976	11 971 3 666	15 104	533
4 768	4 671	97	—	205	*205*	5 255	3 655	1 600	8 675	8 145	530
20 572	14 485	6 087	386	434	*48*	492	460	32	11 036	9 886	1 150
134 631	143 960	*9 329*	847 460	738 701	108 759	549 743	530 780	18 963	138 260	123 222	15 038
5 316	4 295	1 021	2 934	2 940	*6*	1 568	1 001	567	597	747	*150*
1 769 585	1 022 252	747 333	494 260	509 940	*15 680*	197 497	154 462	43 035	32 606	31 692	914
94 384	116 634	*22 250*	730	682	48	6 523	7 812	*1 289*	1 925	1 241	684
132 636	112 775	19 861	658 888	649 914	8 974	3 925 785	3 738 521	187 264	2 439	3 013	*574*
52 690	48 030	4 660	7 909 758	6 714 712	1 195 046	3 556 707	3 646 621	*89 914*	6 996	5 343	1 653
52 071	48 124	3 947	281 448	239 520	41 928	82 245	80 897	1 348	8 169	7 520	649
10 573 865	8 741 748	1 832 117	210	565	*355*	641	1 988	*1 347*	61 516	52 892	8 624
3 828 553	3 331 377	497 176	290 856	280 638	9 718	1 599 439	1 439 763	159 676	7 528	8 057	*529*
16 672 727	13 592 326	3 080 401	10 486 460	9 138 285	1 348 175	9 928 456	9 607 545	320 911	295 384	266 862	28 522

1	2	108	109	110	111	112	113	114	115	116
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Kalk, gebrannter (Nr 36 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Zement (Nr 7 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Salz (Nr 52 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	4 216 868 *) 4 142 826	3 988 784 *) 3 942 026	228 084 *) 200 800	4 694 637 *) 4 676 003	3 893 044 *) 3 878 543	801 593 *) 797 460	1 573 365 *) 1 573 274	1 572 460 *) 1 572 344	905 *) 930
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1 a	Provinz Ostpreußen ...	2 262	3 739	110	6 724	20 094	3 156	542	1 381	*249*
1 b	„ Westpreußen ..	1 587			16 526			590		
3	Provinz Pommern	11 379	8 487	2 892	84 273	63 774	20 499	2 538	3 355	*817*
7	Provinz Schleswig-Holstein	2 401	2 516	*115*	105 108	80 869	24 239	1 060	1 007	53
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	426 918	472 450	*45 532*	758 364	672 532	85 832	253 541	226 417	27 124
12	Provinz Posen	74 472	78 193	*3 721*	5 980	6 863	*883*	84 160	77 466	6 694
13. 14. 15	Provinz Schlesien	496 060	479 722	16 338	454 612	397 526	57 086	12 266	12 325	*59*
16	Berlin	767	569	198	9 432	3 400	6 032	7 635	3 784	3 851
17	Provinz Brandenburg ..	50 497	48 433	2 064	130 295	109 180	21 115	12 118	13 751	*1 633*
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	289 809	289 938	*129*	411 460	323 550	87 910	562 548	536 467	26 081
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	244 300	202 496	41 804	192 575	160 092	32 483	40 521	38 940	1 581
22. 24	Provinz Westfalen	788 901	694 337	94 564	687 678	526 118	161 560	44 344	42 732	1 612
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	823 625	734 145	89 480	316 067	270 138	45 929	64 593	83 320	*18 727*
	Überhaupt	3 212 978	3 015 025	197 953	3 179 094	2 634 136	544 958	1 086 456	1 040 945	45 511

*) Vgl. Anmerkung S. 206.

117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128
Soda (Nr 55a, b des Güterverzeichnisses)			Salpetersäure (Nr 51 des Güterverzeichnisses)			Schwefelsäure (Nr 54 des Güterverzeichnisses)			Erde (Nr 21 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
564 440 *) 564 342	513 891 *) 513 817	50 549 *) 50 525	245 986 *) 245 986	224 685 *) 224 684	21 301 *) 21 302	697 598 *) 697 576	618 275 *) 618 274	79 323 *) 79 302	16 951 849 *) 16 911 424	14 688 123 *) 14 647 081	2 263 726 *) 2 264 343
381 } 165 }	277	269	8 } 5 }	18	*5*	24 } — }	48	*24*	36 249 } 91 568 }	111 373	16 444
566	1 503	*937*	1 880	1 643	237	247	340	*93*	22 479	19 069	3 410
2 684	2 715	*31*	20	16	4	3 461	3 892	*431*	151 041	100 546	50 495
5 530	7 267	*1 737*	16 063	14 926	1 137	25 657	36 520	*10 863*	623 126	533 747	89 379
27 258	24 105	3 153	24	21	3	3 537	2 973	564	61 977	71 579	*9 602*
18 660	13 798	4 862	4 327	6 032	*1 705*	91 169	92 096	*927*	1 233 070	1 024 456	208 614
1 770	1 805	*35*	511	431	80	140	1 636	*1 496*	47 348	55 065	*7 717*
7 114	5 965	1 149	4 219	3 968	251	39 114	31 845	7 269	554 302	537 805	16 497
170 355	146 798	23 557	42 249	35 401	6 848	56 099	52 257	3 842	1 258 237	1 105 406	152 831
14 848	15 383	*535*	27 771	26 769	1 002	50 268	47 533	2 735	841 695	752 216	92 479
6 186	4 793	1 393	17 780	16 518	1 262	64 925	68 166	*3 241*	2 020 505	1 807 019	213 486
64 965	60 557	4 408	63 736	55 449	8 287	54 910	135 898	*80 988*	4 254 621	3 528 778	725 843
320 482	284 966	35 516	178 593	161 192	17 401	389 551	473 204	*83 653*	11 199 218	9 647 059	1 552 159

1	2	129	130	131	132	133	134	135	136	137
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Steine, bearbeitete (Nr 58 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Steine, gebrannte und rohe (Nr 59 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Petroleum und andere Mineralöle (Nr 46 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr	1906	1905	1906 mehr *weniger*
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
	Gesamtverkehr	919 337 *) 918 745	921 513 *) 917 833	*2 176* *) 912	35 010 651 *) 34 942 354	31 455 562 *) 31 380 757	3 555 089 *) 3 561 597	1 456 662 *) 1 453 550	1 346 429 *) 1 343 100	110 233 *) 110 450
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1a	Provinz Ostpreußen ...	2 436	7 640	*2 403*	300 042	452 601	89 777	8 163	11 978	*1 339*
1b	" Westpreußen ..	2 801			242 336			2 476		
3	Provinz Pommern	12 896	30 947	*18 051*	334 322	227 220	107 102	325	285	40
7	Provinz Schleswig-Holstein	1 352	1 024	328	144 573	136 349	8 224	12 688	12 426	262
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	37 179	36 603	576	2 372 050	2 155 338	216 712	129 634	132 347	*2 713*
12	Provinz Posen	3 948	2 183	1 765	427 875	359 762	68 113	13 051	12 701	350
13. 14. 15	Provinz Schlesien	57 219	56 241	978	3 257 848	3 065 872	191 976	108 153	89 872	18 281
16	Berlin	6 395	7 825	*1 430*	95 542	76 436	19 106	18 687	17 674	1 013
17	Provinz Brandenburg ..	2 622	3 518	*896*	2 276 754	2 127 336	149 418	18 736	19 229	*493*
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	30 059	27 210	2 849	3 292 176	2 725 064	567 112	118 214	109 085	9 129
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	21 345	20 100	1 245	2 541 738	2 088 970	452 768	31 054	24 302	6 752
22. 24	Provinz Westfalen	28 188	28 899	*711*	2 623 711	2 349 257	274 454	106 574	105 114	1 460
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	105 607	106 639	*1 032*	6 563 126	5 804 662	758 464	167 427	119 572	47 855
	Überhaupt	312 047	328 829	*16 782*	24 472 093	21 568 867	2 903 226	735 182	654 585	80 597

*) Vgl. Anmerkung S. 206.

138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149
Baumwolle (Nr 2 des Güterverzeichnisses)			Flachs (Nr 25 des Güterverzeichnisses)			Garne (Nr 27 des Güterverzeichnisses)			Jute (Nr 34 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
794 735	767 173	27 562	263 629	248 102	15 527	449 954	431 950	18 004	96 473	86 350	10 123
*) 794 591	*) 767 123	*) 27 468	*) 263 333	*) 248 100	*) 15 233	*) 449 931	*) 431 925	*) 18 006	*) 96 473	*) 86 341	*) 10 132
4 457 } 73 }	6 857	*2 327*	3 111 } 185 }	2 947	349	1 174 } 372 }	1 514	32	5 } 3 }	3	5
1	11	*10*	436	452	*16*	43	71	*28*	303	352	*49*
96	283	*187*	28	31	*3*	339	330	9	7	22	*15*
2 022	1 833	189	2 543	1 682	861	15 734	14 253	1 481	1 239	1 141	98
2 196	29	2 167	2 137	1 702	435	321	49	272	5	2	3
5 565	6 167	*602*	26 848	25 278	1 570	27 232	21 013	6 219	3 033	5 653	*2 620*
489	512	*23*	629	724	*95*	2 848	2 443	405	438	526	*88*
2 312	1 679	633	1 428	823	605	9 066	8 439	627	945	979	*34*
5 247	3 087	2 160	1 463	1 393	70	14 852	13 725	1 127	14 178	10 703	3 475
514	321	193	491	371	120	3 473	2 899	574	1 342	436	906
19 994	23 623	*3 629*	4 133	3 272	861	35 493	33 087	2 406	988	1 113	*125*
31 846	29 815	2 031	3 142	4 123	*981*	43 530	44 338	*808*	2 566	1 392	1 174
74 812	74 217	595	46 574	42 798	3 776	154 477	142 161	12 316	25 052	22 322	2 730

1	2	150	151	152	153	154	155	156	157	158
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Wolle (Nr 66 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Glas (Nr 29 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Tonwaren (Nr 63 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen	1906 Tonnen	1905 Tonnen	1906 mehr *weniger* Tonnen
	Gesamtverkehr	392 013 *) 391 656	354 698 *) 354 523	37 315 *) 37 133	972 417 *) 972 134	**) 928 736 *) **) 928 518	43 681 *) 43 616	492 174 *) 491 841	442 940 *) 442 509	49 234 *) 49 332
	Darunter:									
	Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:									
1 a	Provinz Ostpreußen ...	3 458	5 223	1 525	905	4 362	*849*	3 184	4 615	315
1 b	„ Westpreußen ..	3 290			2 608			1 746		
3	Provinz Pommern	3 262	3 232	30	6 095	4 237	1 858	2 463	2 132	331
7	Provinz Schleswig-Holstein	1 628	1 631	*3*	2 769	2 619	150	4 475	4 732	*257*
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	43 224	40 724	2 500	96 951	105 006	*8 055*	7 743	7 464	279
12	Provinz Posen	2 044	2 082	*38*	9 273	10 255	*982*	8 154	7 682	472
13. 14. 15	Provinz Schlesien	8 822	5 349	3 473	107 017	86 385	20 632	48 935	40 870	8 065
16	Berlin	7 631	8 299	*668*	25 708	22 043	3 665	6 112	4 269	1 843
17	Provinz Brandenburg ..	15 622	15 266	356	61 006	52 785	8 221	33 866	35 634	*1 768*
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	29 167	26 763	2 404	39 560	36 600	2 960	107 039	98 190	8 849
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar	6 490	5 093	1 397	32 671	29 376	3 295	27 327	25 639	1 688
22. 24	Provinz Westfalen	2 175	2 508	*333*	75 447	65 156	10 291	6 512	4 183	2 329
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	19 841	18 382	1 459	174 048	183 514	*9 466*	34 704	31 658	3 046
	Überhaupt	146 654	134 552	12 102	634 058	602 338	31 720	292 260	267 068	25 192

*) Vgl. Anmerkung S. 206. **) Berichtigte Zahlen.

159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
Reis (Nr 47 des Güterverzeichnisses)			Pferde (Nr 72 des Güterverzeichnisses)			Rindvieh (Nr 73 des Güterverzeichnisses)			Schafe (Nr 74 des Güterverzeichnisses)		
im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre			im Kalenderjahre		
1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*	1906	1905	1906 mehr *weniger*
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
282 021	306 606	*24 585*	664 199	605 401	58 798	6 289 288	6 059 685	229 603	2 007 688	2 063 405	*55 717*
*) 281 500	*) 306 257	*) *24 757*	*) 660 304	*) 599 831	*) 60 473	*) 6 273 941	*) 6 045 400	*) 228 541	*) 2 006 745	*) 2 061 659	*) *54 914*
1 033 } 325 }	793	565	79 658 } 25 581 }	66 772	38 467	290 553 } 149 267 }	444 623	*4 803*	93 448 } 126 408 }	211 370	8 486
170	92	78	17 180	16 362	818	247 874	246 155	1 719	165 634	168 021	*2 387*
431	393	38	35 142	36 331	*1 189*	300 140	287 546	12 594	104 949	119 429	*14 480*
31 622	36 985	*5 363*	47 525	43 937	3 588	503 342	493 808	9 534	163 052	229 134	*66 082*
1 991	1 950	41	33 432	23 594	9 838	235 184	198 986	36 198	111 992	121 924	*9 932*
8 545	8 523	22	30 164	24 444	5 720	297 665	274 164	23 501	54 489	57 279	*2 790*
124	151	*27*	31 441	22 765	8 676	80 601	64 209	16 392	95 574	95 399	175
555	11 517	*10 962*	24 032	22 344	1 688	308 658	287 150	21 508	117 590	120 883	*3 293*
13 981	15 718	*1 737*	30 878	30 310	568	322 237	301 927	20 310	332 692	309 201	23 491
3 832	4 086	*254*	12 250	13 811	*1 561*	265 835	257 534	8 301	34 304	33 976	328
28 860	26 487	2 373	18 351	15 273	3 078	259 077	257 400	1 677	56 095	53 817	2 278
2 028	2 135	*107*	49 024	47 910	1 114	381 440	365 654	15 786	75 337	42 530	32 807
93 497	108 830	*15 333*	434 658	363 853	70 805	3 641 873	3 479 156	162 717	1 581 564	1 562 963	*31 399*

1	2	171	172	173	174	175	176
Nummer des Verkehrsgebiets	Güterversand der einzelnen Provinzen (mit Ausschluß der See- und Rheinhäfen)	Schweine (Nr 75 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre			Geflügel (Nr 76 des Güterverzeichnisses) im Kalenderjahre		
		1906 Stück	1905 Stück	1906 mehr *weniger* Stück	1906 Stück	1905 Stück	1906 mehr *weniger* Stück
	Gesamtverkehr	12 818 138 *) 12 807 879	11 510 462 *) 11 497 634	1 307 676 *) 1 310 245	20 264 817 *) 20 264 803	26 140 731 *) 26 140 549	*5 875 914* *) *5 875 746*
	Darunter: Versand, einschl. des Binnenverkehrs, aus:						
1 a	Provinz Ostpreußen ...	820 720	1 464 633	*71 761*	579 616	5 123 002	*3 675 021*
1 b	„ Westpreußen ..	572 152			868 365		
3	Provinz Pommern	619 790	651 262	*31 472*	121 235	103 147	18 088
7	Provinz Schleswig-Holstein	615 446	599 848	15 598	25 575	29 007	*3 432*
11	Provinz Hannover mit Oldenburg und Braunschweig	2 779 558	2 504 998	274 560	172 794	133 006	39 788
12	Provinz Posen	730 477	695 473	35 004	2 944 330	2 176 620	767 710
13. 14. 15	Provinz Schlesien	359 564	266 834	92 730	1 415 464	1 826 952	*411 488*
16	Berlin	105 757	99 277	6 480	77 235	65 114	12 121
17	Provinz Brandenburg .	454 012	490 539	*36 527*	1 418 267	788 394	629 873
18. 19	Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen	528 772	532 345	*3 573*	147 255	168 544	*21 289*
21	Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Kreis Wetzlar.......	167 248	141 149	26 099	143 592	177 392	*33 800*
22. 24	Provinz Westfalen	840 395	749 195	91 200	115 079	147 351	*32 272*
23. 25 26. 27	Rheinprovinz ohne Kreis Wetzlar	648 090	668 544	*20 454*	393 428	318 456	74 972
	Überhaupt....	9 241 981	8 864 097	377 884	8 422 235	11 056 985	*2 634 750*

*) Vgl. Anmerkung S. 206.

Anlage 7d. Die vom Auslande mit der Eisenbahn sowie von den deutschen Seehäfen und den mit Binnenwasserstraßen verbundenen Staatsbahnstationen beförderten Getreidesendungen.

Getreideverkehr über die deutschen Eisenbahngrenzstationen sowie von den deutschen Seehäfen und den mit Binnenwasserstraßen verbundenen preußisch-hessischen Staatsbahnstationen sowie von Mannheim und Ludwigshafen im Kalenderjahre 1906.

	1	2	3	4
	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen			
1. Gesamt-Einfuhr in das Zollgebiet	1 926 820	630 729	618 084	2 088 489
2. Ein- und Durchfuhr (bei Wiederausfuhr zur See) über die deutschen Eisenbahngrenzstationen	71 928	49 732	180 345	275 134
3. Versand von den deutschen Seehäfen in das Inland (in- und ausländisches Getreide)	19 079	35 413	41 024	355 288
4. Versand von den Flußhafenstationen nach deutschen Stationen:				
a) von Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort, Mannheim und Ludwigshafen (in- und ausländisches Getreide)	558 655	88 555	209 617	187 939
b) von andern, mit Flußhäfen verbundenen Staatsbahnstationen (in- und ausländisches Getreide)	241 555	92 812	196 144	426 913
zusammen 4	800 210	181 367	405 761	614 852

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
aus	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
I. Vom Ausland über Eisenbahngrenzstationen (Ein- und Durchfuhr [bei Wiederausfuhr zur See]).									
Rußland	25 241	30 092	157 730	74 403	Ostpreußen	331	324	213	4 810
					Westpreußen	1 019	808	359	7 090
					ostpreußischen Häfen	7 319	24 526	148 489	38 494
					westpreußischen Häfen	4 330	1 472	3 250	14 506
					pommerschen Häfen	—	—	—	10
					Posen	259	55	23	1 238
					Schlesien	3 475	2 524	3 985	6 646
					Berlin	7	10	120	131
					Brandenburg	10	—	—	—
					Provinz Sachsen mit Thüringen	160	20	24	95
					Königreich Sachsen	8 331	358	1 255	1 383
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	—	12	—
Österreich-Ungarn und den Donauländern	26 941	12 785	8 477	189 869	westpreußischen Häfen	6	—	5	—
					Häfen Rostock bis Flensburg	1	—	—	—
					Provinz Hannover, Oldenburg usw.	—	—	11	—
					Posen	1 358	50	—	85
					Schlesien	12 678	10 738	4 295	28 245
					Berlin	—	—	—	122
					Brandenburg	49	—	—	309
					Provinz Sachsen mit Thüringen	478	35	72	15 910
					Königreich Sachsen	6 232	677	1 854	37 268
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	—	—	732
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	10	—	—
Seite	52 182	42 877	166 207	264 272	Seite	46 038	41 602	163 967	157 074

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
aus	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
Übertrag	52 182	42 877	166 207	264 272	Übertrag	46 038	41 602	163 967	157 074
					Elsaß-Lothringen	—	—	—	456
					Hessen (ausschl. Oberhessen)...........	—	—	—	262
					Baden	—	—	—	2 660
					Mannheim und Ludwigshafen	—	—	—	1 278
					Württemberg mit Hohenzollern	1 534	3	140	9 133
					Südbayern	4 480	1 252	2 100	65 726
					Nordbayern	130	20	—	27 683
der Schweiz	67	—	93	62	Elsaß-Lothringen	—	—	20	10
					Baden	62	—	23	12
					Württemberg mit Hohenzollern	5	—	—	30
					Südbayern	—	—	50	10
Italien	10	20	141	20	Elsaß-Lothringen	10	20	—	—
					Südbayern	—	—	141	20
Frankreich	288	26	556	81	dem Saargebiet usw.	25	—	—	—
					Elsaß-Lothringen	263	26	556	81
Luxemburg	977	953	1 400	569	der Rheinprovinz, rechtsrhein.	5	10	—	—
					der Rheinprovinz, linksrhein.	673	747	836	475
					dem Saargebiet usw.	59	118	131	—
					Elsaß-Lothringen	240	78	933	94
Belgien	15 680	791	9 541	5 413	dem Ruhrgebiete (Westfalen)	—	10	32	45
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	7	—	—
					der Rheinprovinz, linksrhein.	3 010	714	1 181	4 381
					dem Saargebiet usw.	40	50	431	20
					Elsaß-Lothringen	11 862	10	7 897	683
					Baden	10	—	—	—
					Mannheim und Ludwigshafen	758	—	—	284
Holland	2 724	4 929	2 359	4 037	Weserhäfen	—	—	5	—
					Emshäfen	20	50	12	1
					Hannover, Oldenburg usw.	193	78	849	284
					Schlesien	—	—	—	11
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)..........	—	—	21	427
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	39	100	106	231
					Westfalen, Lippe usw.	27	292	307	1 233
					Rheinprovinz, rechtsrhein.	5	10	40	45
					Rheinprovinz, linksrhein.	1 696	4 319	1 301	1 805
					Elsaß-Lothringen	60	—	192	—
					Mannheim und Ludwigshafen	684	75	26	—
					Württemberg mit Hohenzollern	—	5	—	—
Schweden und Norwegen	—	—	15	3	pommerschen Häfen	—	—	13	3
					den Häfen Rostock bis Flensburg	—	—	2	—
Dänemark	—	136	33	677	den Häfen Rostock bis Flensburg	—	—	25	40
					Schleswig-Holstein	—	136	8	637
zusammen I. ...	71 928	49 732	180 345	275 134	zusammen	71 928	49 732	180 345	275 134
					und zwar:				
					Ostpreußen	331	324	213	4 810
					Westpreußen	1 019	808	359	7 090
					ostpreußischen Häfen	7 319	24 526	148 489	38 494
					westpreußischen Häfen	4 336	1 472	3 255	14 506
					pommerschen Häfen	—	—	13	13
					den Häfen Rostock bis Flensburg	1	—	27	40
					Schleswig-Holstein	—	136	8	637
					Weserhäfen	—	—	5	—
					Emshäfen	20	50	12	1
					Seite	13 026	27 316	152 881	65 591

— 231 —

Anlage 7d. Die vom Auslande mit der Eisenbahn usw. beförderten Getreidesendungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
					Übertrag	18 026	27 316	152 381	65 591
					Hannover, Oldenburg usw.	193	78	360	284
					Posen	1 617	105	23	1 323
					Schlesien	16 153	13 262	8 280	34 902
					Berlin	7	10	120	253
					Brandenburg	59	—	—	309
					Provinz Sachsen mit Thüringen	633	55	96	16 005
					Königreich Sachsen	14 563	1 030	3 109	38 651
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	—	12	732
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	—	10	53	472
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	39	117	106	231
					Westfalen, Lippe usw.	27	292	307	1 233
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	10	20	40	45
					der Rheinprovinz, linksrhein.	5 879	5 780	2 818	6 661
					dem Saargebiet usw.	124	168	562	20
					Rheinhafenstationen	—	—	—	—
					Elsaß-Lothringen	12 435	134	9 598	1 324
					der bayerischen Pfalz	—	—	—	—
					Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	—	—	—	262
					Baden	72	—	23	2 672
					Mannheim und Ludwigshafen	1 442	75	26	1 562
					Württemberg mit Hohenzollern	1 539	8	140	9 163
					Süddbayern	4 480	1 252	2 291	65 756
					Nordbayern	130	20	—	27 683
					zusammen I wie vorseitig	71 928	49 732	180 345	275 134

II. **Von den deutschen Seehäfen** (in- und ausländisches Getreide) **nach deutschen Stationen.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
den ostpreußischen Häfen	3 035	729	491	12 100	Ostpreußen	3 011	382	416	11 418
					Westpreußen	—	188	30	253
					ostpreußischen Häfen	12	159	2	205
					westpreußischen Häfen	12	—	—	219
					Pommern	—	—	13	—
					Königreich Sachsen	—	—	30	—
					Rheinprovinz, linksrhein.	—	—	—	5
den westpreußischen Häfen	3 115	861	741	12 718	Ostpreußen	4	15	14	725
					Westpreußen	2 845	378	250	10 673
					ostpreußischen Häfen	—	—	29	11
					westpreußischen Häfen	126	468	344	651
					Pommern	110	10	37	594
					pommerschen Häfen	1	—	5	16
					Posen	29	—	—	33
					Schlesien	—	—	—	3
					Berlin	—	—	50	—
					Brandenburg	—	—	10	—
					Provinz Sachsen mit Thüringen	—	—	2	—
					Baden	—	—	—	12
den pommerschen Häfen	5 703	6 362	5 500	11 424	Ostpreußen	3	2	—	—
					Westpreußen	10	1	—	259
					westpreußischen Häfen	15	—	—	—
					Pommern	4 809	3 318	1 694	8 671
					pommerschen Häfen	458	2 651	1 573	366
					Mecklenburg usw.	61	8	68	425
					den Häfen Rostock bis Flensburg	—	—	—	221
					Schleswig-Holstein	—	—	1	—
Seite	11 853	7 952	6 732	36 242	Seite	11 506	7 565	4 568	34 760

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Insgesamt wurden befördert:					davon			
von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
Übertrag....	11 853	7 952	6 732	36 242	Übertrag....	11 506	7 565	4 568	34 760
					Elbhäfen	—	—	1 446	—
					Emshäfen	—	—	—	10
					Posen	1	—	11	65
					Hannover, Oldenburg usw.	—	—	1	10
					Schlesien	6	13	34	12
					Berlin	10	1	346	20
					Brandenburg	317	378	164	1 240
					Provinz Sachsen mit Thüringen	12	—	84	125
					Königreich Sachsen	1	—	78	—
den Häfen Rostock bis Flensburg	1 438	2 195	7 504	19 193	Ostpreußen	—	3	—	—
					Westpreußen	—	1	—	—
					Pommern	1	13	—	142
					Mecklenburg usw.	313	272	278	3 690
					den Häfen Rostock bis Flensburg	575	467	315	661
					Schleswig-Holstein	458	1 060	3 369	14 447
					Elbhäfen	74	74	2 000	109
					Weserhäfen	—	8	24	—
					Emshäfen	10	—	3	—
					Hannover, Oldenburg usw.	2	60	1 190	27
					Posen	—	16	—	1
					Schlesien	—	9	6	34
					Berlin	1	141	15	—
					Brandenburg	—	38	12	32
					Provinz Sachsen mit Thüringen	—	28	40	34
					Königreich Sachsen	3	5	120	—
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	1	7	—
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	—	—	11	—
					Westfalen, Lippe usw.	—	—	61	13
					Rheinprovinz, rechtsrhein.	—	1	1	—
					Rheinprovinz, linksrhein.	1	—	10	—
					Elsaß-Lothringen	—	—	40	—
					Württemberg	—	1	—	—
					der bayerischen Rheinpfalz	—	—	—	3
					Südbayern	—	2	—	—
					Nordbayern	—	—	2	—
den Elbhäfen	1 984	1 703	6 241	50 054	Pommern	1	—	—	3
					Mecklenburg usw.	228	—	481	1 125
					den Häfen Rostock bis Flensburg	197	10	16	966
					Schleswig-Holstein	552	465	1 641	23 407
					Elbhäfen	222	134	687	1 142
					Weserhäfen	—	10	18	1
					Hannover, Oldenburg usw.	551	1 084	3 165	23 194
					Posen	—	—	—	1
					Berlin	—	—	—	20
					Brandenburg	20	—	—	20
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	—	10	10
					Provinz Sachsen mit Thüringen	198	—	183	135
					Königreich Sachsen	—	—	—	—
					Westfalen, Lippe usw.	20	—	40	20
					Südbayern	—	—	—	10
den Weserhäfen ...	3 602	18 145	19 483	237 316	Pommern	—	—	—	30
					Mecklenburg	—	—	—	5
					Schleswig-Holstein	—	—	—	10
					Elbhäfen	—	—	85	200
					Weserhäfen	728	1 923	2 460	9 999
					Emshäfen	10	291	17	538
					Hannover, Oldenburg usw.	1 984	15 736	15 563	219 013
Seite....	18 877	29 995	39 960	342 805	Seite....	17 992	29 800	38 602	335 284

Anlage 7d. Die vom Auslande mit der Eisenbahn usw. beförderten Getreidesendungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
Übertrag	18 877	29 995	39 960	342 805	Übertrag	17 992	29 800	38 602	335 284
					Berlin	—	—	5	—
					Brandenburg	—	10	—	10
					Provinz Sachsen mit Thüringen	—	5	40	337
					Hessen-Nassau und Oberhessen	20	—	128	272
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	30	—	—	59
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	—	10	—
					Westfalen, Lippe	835	180	1 173	6 623
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	—	—	—	40
					der Rheinprovinz, linksrhein.	—	—	2	78
					Württemberg mit Hohenzollern	—	—	—	92
					Südbayern	—	—	—	10
den Emshäfen	202	5 418	1 064	12 483	Schleswig-Holstein	—	—	2	—
					Emshäfen	111	745	122	500
					Hannover, Oldenburg usw.	81	4 633	766	11 983
					Hessen-Nassau und Oberhessen	—	—	20	—
					Westfalen, Lippe usw.	10	40	69	—
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	—	—	20	—
					der Rheinprovinz, linksrhein.	—	—	10	—
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	—	—	45	—
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	—	10	—
zusammen II. ...	19 079	35 413	41 024	355 288	zusammen	19 079	35 413	41 024	355 288
					und zwar:				
					Ostpreußen	3 018	402	430	12 143
					Westpreußen	2 855	563	280	11 185
					ostpreußischen Häfen	12	159	31	216
					westpreußischen Häfen	153	463	344	870
					Pommern	4 921	3 341	1 744	9 440
					pommerschen Häfen	459	2 651	1 578	382
					Mecklenburg usw.	602	275	827	5 245
					den Häfen Rostock bis Flensburg	772	477	331	1 848
					Schleswig-Holstein	1 010	1 525	5 013	37 864
					Elbhäfen	296	208	4 218	1 451
					Weserhäfen	723	1 941	2 502	10 000
					Emshäfen	131	1 036	142	1 048
					Hannover, Oldenburg usw.	2 618	21 513	20 685	254 227
					Posen	30	16	11	100
					Schlesien	6	22	40	49
					Berlin	11	142	416	40
					Brandenburg	337	421	186	1 302
					Provinz Sachsen mit Thüringen	205	28	349	631
					Königreich Sachsen	4	5	228	—
					Hessen-Nassau und Oberhessen	20	1	165	282
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	30	—	56	59
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	—	20	—
					Westfalen, Lippe usw.	865	220	1 343	6 656
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	—	1	21	40
					der Rheinprovinz, linksrhein.	1	—	22	83
					Württemberg mit Hohenzollern	—	1	—	92
					Südbayern	—	2	—	20
					Nordbayern	—	—	2	—
					der bayerischen Rheinpfalz	—	—	—	3
					Elsaß-Lothringen	—	—	40	—
					Baden	—	—	—	12
					zusammen wie oben	19 079	35 413	41 024	355 288

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			

III. Von den Staatseisenbahnstationen, die mit Binnenwasserstraßen verbunden sind, (in- und ausländisches Getreide) **nach deutschen Stationen.**

von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
den Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	133 901	76 266	168 311	131 161	Hannover, Oldenburg usw.	496	189	95	366
					Posen	—	—	5	—
					Hessen-Nassau und Oberhessen	10	70	95	417
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	56 780	23 674	77 483	52 274
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	24 567	29 283	59 745	34 207
					Westfalen, Lippe usw.	32 397	2 901	12 101	21 796
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	822	1 462	3 185	2 866
					der Rheinprovinz, linksrhein.	17 125	11 156	13 263	16 798
					dem Saargebiet usw.	—	—	130	217
					Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	—	27	33	26
					Rheinhafenstationen	1 856	7 355	1 666	2 082
					Baden	—	—	10	92
					Elsaß-Lothringen	348	110	485	10
					Nordbayern	—	39	15	10
Mannheim und Ludwigshafen	424 754	12 289	41 306	56 778	Hessen-Nassau und Oberhessen	77	—	35	130
					Provinz Sachsen mit Thüringen	10	—	—	20
					der Rheinprovinz, linksrhein.	46	10	509	393
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	—	—	—	40
					dem Saargebiet usw.	3 478	35	7 004	884
					Elsaß-Lothringen	18 391	845	5 711	2 751
					der bayerischen Pfalz	120 647	3 774	8 098	9 432
					Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	7 565	292	1 406	3 827
					Baden	170 861	5 784	8 883	18 538
					Mannheim und Ludwigshafen	2 962	136	978	2 366
					Württemberg mit Hohenzollern	96 330	1 359	6 796	13 550
					Südbayern	2 778	54	376	4 228
					Nordbayern	1 609	—	1 510	619
andern Stationen (siehe nachfolgende Einzelnachweisung)	241 555	92 812	196 144	426 913	Ostpreußen	15	55	29	58
					Westpreußen	262	1 237	283	1 828
					ostpreußischen Häfen	—	125	53	373
					westpreußischen Häfen	20	475	438	3 999
					Pommern	—	—	—	96
					pommerschen Häfen	—	10	—	145
					Mecklenburg usw.	5	8	49	513
					den Häfen Rostock bis Flensburg	—	63	179	55
					Schleswig-Holstein	287	664	1 295	34 658
					Elbhäfen	8	200	6 795	153
					Weserhäfen	70	55	—	20
					Emshäfen	—	—	—	10
					Hannover, Oldenburg usw.	8 747	10 681	14 896	56 087
					Posen	1 838	229	66	2 437
					Schlesien	6 199	3 463	1 145	5 330
					Berlin	189	175	6 847	1 429
					Brandenburg	1 471	1 227	5 203	15 754
					Provinz Sachsen mit Türingen	17 626	13 454	53 430	120 394
					Königreich Sachsen	1 992	2 342	11 007	6 315
					Hessen-Nassau und Oberhessen	31 378	6 011	17 662	16 893
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	2 958	2 427	5 265	10 436
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	19 365	11 081	11 516	11 184
					Westfalen, Lippe usw.	5 689	8 442	20 270	69 992
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	5 286	4 579	8 227	6 013
					der Rheinprovinz, linksrhein.	65 563	21 608	21 622	48 431
					dem Saargebiet usw.	35	248	161	36
Seite....	800 210	181 367	405 761	614 852	Seite....	727 658	177 414	396 055	600 578

— 235 — **Anlage 7d.** Die vom Auslande mit der Eisenbahn usw. beförderten Getreidesendungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insgesamt wurden befördert:					davon				
von	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	nach	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen					Tonnen			
Übertrag....	800 210	181 367	405 761	614 852	Übertrag....	727 658	177 414	396 055	600 578
					Rheinhafenstationen	356	161	202	88
					Elsaß-Lothringen	31	10	223	72
					der bayerischen Pfalz	3 542	613	329	1 626
					Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	63 395	1 439	6 578	6 975
					Baden	332	55	40	179
					Mannheim und Ludwigshafen	40	—	43	410
					Württemberg mit Hohenzollern	55	10	—	74
					Südbayern	70	53	127	75
					Nordbayern	4 731	1 612	2 164	4 775
zusammen III....	800 210	181 367	405 761	614 852	zusammen....	800 210	181 367	405 761	614 852
					und zwar:				
					Ostpreußen	15	55	29	58
					Westpreußen	262	1 237	283	1 828
					ostpreußischen Häfen	—	125	53	373
					westpreußischen Häfen	20	475	438	3 999
					Pommern	—	—	—	96
					pommerschen Häfen	—	10	—	145
					Mecklenburg usw.	5	8	49	513
					den Häfen Rostock bis Flensburg	—	63	179	55
					Schleswig-Holstein	287	664	1 295	34 658
					Elbhäfen	8	200	6 795	153
					Weserhäfen	70	55	—	20
					Emshäfen	—	—	—	10
					Hannover, Oldenburg usw.	9 243	10 870	14 991	56 453
					Posen	1 838	229	71	2 437
					Schlesien	6 199	3 463	1 145	5 330
					Berlin	189	175	6 847	1 429
					Brandenburg	1 471	1 227	5 203	15 754
					Provinz Sachsen mit Thüringen	17 636	13 454	53 430	120 414
					Königreich Sachsen	1 992	2 342	11 007	6 315
					Hessen-Nassau und Oberhessen	31 465	6 081	17 792	17 440
					dem Ruhrgebiete (Westfalen)	59 738	26 101	82 748	62 710
					dem Ruhrgebiete (Rheinprovinz)	43 932	40 364	71 261	45 431
					Westfalen, Lippe usw.	38 086	11 343	32 371	91 788
					der Rheinprovinz, rechtsrhein.	6 108	6 041	11 412	8 879
					der Rheinprovinz, linksrhein.	82 734	32 774	35 394	65 622
					dem Saargebiet usw.	3 513	283	7 295	1 137
					Rheinhafenstationen	1 712	7 516	1 868	2 170
					Elsaß-Lothringen	18 770	965	6 419	2 833
					der bayerischen Pfalz	124 189	4 387	8 427	11 058
					Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen	70 960	1 758	8 017	10 828
					Baden	171 193	5 839	8 933	18 809
					Mannheim und Ludwigshafen	3 002	136	1 021	2 776
					Württemberg mit Hohenzollern	96 385	1 369	6 796	13 624
					Südbayern	2 848	107	503	4 303
					Nordbayern	6 340	1 651	3 689	5 404
					zusammen wie oben....	800 210	181 367	405 761	614 852

Einzelnachweisung über den Getreideversand der Staatseisenbahnstationen, die mit Binnenwasserstraßen verbunden sind (ausschl. Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort und Mannheim), im Kalenderjahre 1906.

1	2	3	4	5
Versandstationen	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste
	Tonnen			
Stromgebiet des Rheins.				
Andernach	101	681	568	1 890
Bendorf	158	275	414	14
Bingen	12 540	1 295	1 880	1 851
Bingerbrück	—	—	20	208
Coblenz	2 033	650	1 618	1 009
Cöln Hafen	17 890	9 648	11 514	20 095
Cöln-Deutz	1 049	4 532	2 959	601
Düsseldorf Hafen und Düsseldorf-Bilk	28 138	17 304	20 853	11 699
Frankfurt a. M. Hafen (rechtsm.)	31 747	4 460	14 379	11 964
Gernsheim	—	13	—	1 605
Gustavsburg	2 454	400	2 110	2 541
Kastel	99	60	10	213
Mainz	3 475	1 008	6 590	4 190
Malstatt	5	310	26	—
Mülheim a. Rh.	57	263	186	38
Neuß	26 733	2 032	2 547	4 107
Nierstein	6	80	11	440
Oberlahnstein	5 593	1 345	462	1 406
Oberwesel	49	35	9	102
Uerdingen	7 618	5 543	4 888	24 807
Wesel	65	1 083	3 615	10 957
Worms Hafen	57 149	262	733	4 018
Stromgebiet der Ems.				
Dortmund Hafen	744	927	2 374	4 414
Münster	2 241	4 521	12 616	53 255
Rheine	4	50	43	12
Stromgebiet der Weser.				
Bettenhausen	235	346	162	21
Cassel Fuldahafen	55	40	446	2 140
Emmerthal	117	64	44	—
Hameln	7 521	8 213	3 008	10 949
Minden (Westf.)	2 694	1 812	4 941	17 248
Nienburg (Weser)	164	78	50	146
Stromgebiet der Elbe.				
Aken	1 929	1 806	15 439	30 238
Berlin Anhalter Bhf	34	348	592	2 570
Berlin Hamburger und Lehrter Bhf	97	175	13 206	6 127
Seite	212 794	69 659	128 313	230 875
Übertrag	212 794	69 659	128 313	230 875
Brandenburg	48	114	67	218
Dömitz	—	134	270	107
Elmshorn	58	335	856	24 685
Fürstenberg (Meckl.)	58	1	36	295
Havelberg	519	422	20	1 530
Hohnstorf	95	2	1	—
Itzehoe	171	35	71	1 388
Kellinghusen	—	270	34	538
Königs-Wusterhausen	—	34	15	—
Magdeburg Elbbahnhof und Alte Neustadt	8 022	9 720	38 559	103 098
Potsdam	220	75	1 098	574
Roßlau	76	524	13	96
Salzmünde	409	65	15	917
Schönebeck	3 075	1 091	1 948	9 857
Spandau	5	26	66	137
Wallwitzhafen	6 221	2 820	20 002	20 230
Wittenberg	526	605	525	1 011
Wittenberge	101	30	82	1 870
Stromgebiet der Eider.				
Karolinenkoog	50	—	57	331
Rendsburg	11	173	643	7 038
Tönning	10	101	—	1 139
Stromgebiet der Oder.				
Breslau Stadthafen	1 241	101	849	4 305
Cosel Oderhafen	—	—	27	161
Cüstrin-Neustadt	137	130	404	1 213
Finkenheerd	22	111	1	11
Glogau	5 572	3 839	1 428	4 511
Montwy	1 747	1 154	63	1 087
Neusalz (Oder)	157	571	144	144
Niederfinow	15	170	68	2 438
Pöpelwitz Umschlaghafen	—	—	79	28
Stromgebiet der Weichsel.				
Thorn	171	717	358	7 339
Stromgebiet des Elbing.				
Osterode (Ostpr.)	24	283	532	242
Insgesamt	241 555	92 812	196 144	426 913

Anlage 8. Die an die Gehilfen, die Hilfskräfte im untern Dienste, die Handwerker und Arbeiter im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne.

Die an die Gehilfen, die Hilfskräfte im untern Dienste, die Handwerker und Arbeiter im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne.

Bemerkungen.

1. Die Vergütungs- und Lohnsätze sind in der Weise ermittelt, daß die an die einzelnen Dienstklassen im ganzen Jahre überhaupt gezahlten Lohnbeträge durch die Gesamtzahl der geleisteten Tagewerke geteilt sind.

Die den Arbeitern besonders vergüteten Überstunden sind in dieser Berechnung in Tagewerke umgerechnet, so daß der durchschnittliche wirkliche Tagesverdienst eines Arbeiters sich noch etwas höher stellt als die in den Spalten der Übersicht eingetragenen Sätze.

2. Die Gehilfen, Hilfskräfte des untern Betriebsdienstes sowie die im Betriebsdienste beschäftigten ständigen Arbeiter erhalten auch für diejenigen Sonn- und Feiertage, an denen sie nicht zum Dienste herangezogen werden, sowie für die ihnen gewährten Ruhetage und Ruhezeiten den Lohn weiter, so daß sich ihr Jahresarbeitsverdienst auf das 365-fache des Tagesverdienstes stellt. Auch ein Teil der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, die insbesondere zum Ablösedienst im Betriebe herangezogen werden, erhalten für alle Tage des Jahres oder, wenn sie nur an einzelnen Sonntagen herangezogen werden, auch für diese Tage Lohn.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Lfde Nr	Bezeichnung der Gehilfen-, Hilfsbediensteten- oder Arbeiterklasse	Für ein Tagewerk sind im Durchschnitt an Vergütung oder Lohn gezahlt worden												Bemerkungen
		1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906 [1]	
		ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	ℳ Pf	
1	Technische Bureaugehilfen, Bauaufseher und Zeichnergehilfen	5 34	5 60	5 98	6 26	6 43	6 73	6 89	7 02	7 19	7 28	7 23	6 96 [2]	
2	Hilfskräfte im innern Dienste (Hilfsfahrkartendrucker, Hilfskassendiener, Hilfsbureaudiener und Hilfsmagazinaufseher sowie nichttechnische Bureaugehilfen, Kanzleigehilfen und Schreibhilfen für Materialienverwalter)	2 80	2 84	2 96	3 01	3 08	3 06	3 06	3 07	3 20	3 25	3 25	3 34	
3	Hilfskräfte im untern Bahnhofs- und Abfertigungsdienste (Hilfslademeister, Hilfsfahrkartenausgeber, Hilfstelegraphisten, Hilfsweichensteller, Hilfskranmeister und Hilfskranwärter, Hilfsschirrmänner, Hilfsportiers und Hilfsbahnsteigschaffner sowie Stationsgehilfen, Bahnagenten, Aushelferinnen)	2 33	2 37	2 45	2 51	2 58	2 65	2 69	2 70	2 70	2 74	2 80	2 92	
4	Hilfskräfte im untern Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienste (Hilfsbahnwärter, Hilfsnachtwächter, Hilfsbrückenwärter) sowie außerdem Schrankenwärter, Schrankenwärterinnen und Schreibhilfen für Bahnmeister	1 64	1 68	1 78	1 87	2 00	2 12	2 14	2 16	2 15	2 17	2 21	2 37	
5	Hilfskräfte im Lokomotiv-, Maschinen- und Wagenmeisterdienste (Hilfsheizer, Hilfsmaschinenwärter, Hilfswagenmeister) sowie Schreibhilfen für Betriebswerkmeister	2 52	2 64	2 56	2 57	2 59	2 62	2 64	2 66	2 67	2 69	2 73	2 85	Bemerkung zu lfde Nr 5 und 6 siehe S. 240.
6	Hilfskräfte im Zugdienste (Hilfsbremser, Hilfswagenwärter)	1 92	1 97	2 04	2 09	2 14	2 21	2 26	2 29	2 31	2 35	2 43	2 58	

[1] Im Etatsjahr 1906 sind aus Anlaß der Teuerungsverhältnisse an Arbeiter und Hilfsbedienstete einmalige, außerordentliche Zuwendungen im Gesamtbetrage von 500 000 ℳ aus Lohnfonds gemacht worden. Diese Beträge sind bei Ermittlung der Durchschnittslöhne unberücksichtigt geblieben.

[2] Der Rückgang in der Höhe des Durchschnittslohns ist darauf zurückzuführen, daß die Vergütungen der vorübergehend beschäftigten Landmesser vom 1. April 1906 an nicht mehr bei den Löhnen, sondern bei Position 1 des Titels 8 (Remunerierung von Hilfsarbeitern im Beamtenverhältnis) verrechnet werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Lfde Nr	Bezeichnung der Gehilfen-, Hilfsbediensteten- oder Arbeiterklasse	Für ein Tagewerk sind im Durchschnitt an Vergütung oder Lohn gezahlt worden												Bemerkungen
		1895 ℳ ₰	1896 ℳ ₰	1897 ℳ ₰	1898 ℳ ₰	1899 ℳ ₰	1900 ℳ ₰	1901 ℳ ₰	1902 ℳ ₰	1903 ℳ ₰	1904 ℳ ₰	1905 ℳ ₰	1906*) ℳ ₰	
7	Arbeiter im innern Dienste (Steindrucker, Aktenhefter, Hausdiener, Ofenheizer und Scheuerfrauen bei den Eisenbahndirektionen und Inspektionen, Meßgehilfen und sonstige Arbeiter)	2 53	2 55	2 58	2 59	2 67	2 70	2 70	2 74	2 77	2 80	2 85	3 02	
8	Betriebsarbeiter (Bahnhofs- und Güterbodenarbeiter, gelöhnte Gepäckträger, Kohlenlader, Wasserpumper, Rangierarbeiter, Wagenputzer, Maschinenputzer, Schuppenfeuerleute, Schuppenreiniger, Magazinarbeiter (mit Ausnahme der Arbeiter der Oberbau- und Baumaterialien-Magazine), Arbeiter bei den Holzzerkleinerungsanstalten, den elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen sowie bei den Trajektanstalten, Gasanstaltsarbeiter, Scheuerfrauen und sonstige Arbeiter im Betriebsdienste)	2 32	2 29	2 35	2 43	2 50	2 59	2 63	2 68	2 71	2 76	2 84	3 01	
9	Bahnunterhaltungsarbeiter, mit Einschluß der Hilfsrottenführer und der Arbeiter der Oberbau- und Baumaterialien-Magazine, der Kiesgewinnungsarbeiter, der Telegraphenunterhaltungsarbeiter und der Arbeiter bei den Schwellentränkungsanstalten	1 99	2 01	2 08	2 14	2 20	2 27	2 31	2 31	2 32	2 34	2 41	2 54	
10	Hilfskräfte im untern Werkstättendienste	2 71	2 75	2 82	2 87	2 92	2 94	2 95	2 99	3 03	3 09	3 18	3 37	
11	Hilfswerkführer (bisher Werkstättenvorarbeiter)	4 06	4 13	4 17	4 18	4 11	4 19	4 25	4 31	4 30	4 29	4 41	4 46	
12	Werkstättenhandwerker:													Bemerkung zu lfde Nr 12, 13 und 14 siehe S. 240.
	a) im Tagelohn	2 99	3 14	3 15	3 31	3 33	3 44	3 50	3 52	3 57	3 65	3 79	4 00	
	b) im Stücklohn	3 95	3 99	4 05	4 10	4 14	4 20	4 12	4 10	4 17	4 16	4 23	4 44	
13	Handwerksmäßig ausgebildete Werkstättenhandarbeiter:													
	a) im Tagelohn	2 44	2 58	2 51	2 70	2 70	2 78	2 95	2 95	3 01	3 11	3 28	3 46	
	b) im Stücklohn	3 49	3 53	3 56	3 60	3 61	3 69	3 65	3 64	3 71	3 76	3 86	4 10	

*) Siehe Bemerkung 1 auf S. 238.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Lfde Nr	Bezeichnung der Gehilfen-, Hilfsbediensteten- oder Arbeiterklasse	Für ein Tagewerk sind im Durchschnitt an Vergütung oder Lohn gezahlt worden												Bemerkungen
		1895 M. Pf	1896 M. Pf	1897 M. Pf	1898 M. Pf	1899 M. Pf	1900 M. Pf	1901 M. Pf	1902 M. Pf	1903 M. Pf	1904 M. Pf	1905 M. Pf	*) 1906 M. Pf	
14	Sonstige Werkstättenhandarbeiter, mit Einschluß der in den Werkstätten beschäftigten Magazinarbeiter:													
	a) im Tagelohn	2 33	2 41	2 43	2 52	2 56	2 63	2 67	2 71	2 77	2 83	2 88	3 06	
	b) im Stücklohn	3 22	3 30	3 33	3 38	3 40	3 45	3 40	3 43	3 48	3 47	3 52	3 70	
15	Werkstättenlehrlinge	1 06	1 09	1 11	1 09	1 07	1 10	1 10	1 09	1 09	1 09	1 07	1 08	
16	Werden die Tagewerke und Löhne sämtlicher Klassen von Bediensteten (einschließlich der Werkstättenlehrlinge) zusammengefaßt, so ergibt sich für ein Tagewerk im Durchschnitt	2 39	2 41	2 48	2 55	2 63	2 72	2 74	2 76	2 78	2 82	2 89	3 05	

Bemerkungen.

Zu lfde Nr 5 und 6. Den Hilfskräften im Lokomotiv- sowie im Zugdienste werden neben dem Lohne die bestimmungsmäßigen Jahr-, Stunden- und Nachtgelder sowie Materialersparnisprämien gezahlt. Der Betrag dieser Nebenbezüge ist in dieser Übersicht nicht berücksichtigt.

Zu lfde Nr 12, 13 und 14. Es sind Tagewerke geleistet worden im

	Tagelohn	Stücklohn		Tagelohn	Stücklohn		Tagelohn	Stücklohn
1895....	2 498 002	8 351 717	1899....	2 582 612	10 175 007	1903....	3 020 107	11 110 248
1896....	2 667 024	8 260 543	1900....	2 623 128	10 588 483	1904....	3 146 162	12 004 739
1897....	2 502 421	9 262 610	1901....	2 823 867	10 599 841	1905....	3 481 969	12 599 963
1898....	2 878 760	9 784 795	1902....	2 659 302	10 748 188	1906....	4 116 119	13 476 988.

Zu lfde Nr 16. Lohn ist gezahlt worden

	für Tagewerke	M.		für Tagewerke	M.		für Tagewerke	M.
1895..	59 857 748	142 980 091	1899..	72 351 954	190 345 693	1903..	77 639 224	216 030 247
1896..	63 799 517	153 694 077	1900..	73 046 896	198 458 632	1904..	83 211 635	234 343 807
1897..	69 531 742	172 317 595	1901..	72 672 453	199 348 051	1905..	86 739 475	250 795 051
1898..	73 828 819	188 577 780	1902..	73 270 658	202 145 665	1906..	94 878 893	289 842 188.

*) Siehe Bemerkung 1 auf S. 238.

Die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes des Personals.
(Herbst 1907.)

Bemerkungen.

1. Die ständigen Hilfskräfte sind in der Zahl der Beamten mit enthalten. Die Bediensteten sind nicht lediglich nach ihrer Dienstbezeichnung zusammengestellt, sondern sie werden bei dem Dienstzweige nachgewiesen, in dem sie ausschließlich oder vorwiegend tätig sind.
2. Die Dauer der einzelnen Dienstschichten ist unter Zugrundelegung der zur Zeit der Berichterstattung gültigen Dienstpläne berechnet. Wenn bestimmungsgemäß die Zulässigkeit eines Dienstes sich nach der Höhe der täglichen Dienstdauer „im monatlichen Durchschnitt“ oder der „durchschnittlichen täglichen Dauer“ richtet, ist der Dienst in der Weise ermittelt, daß die Gesamtzahl der Stunden, die im Laufe eines Monats ein Bediensteter im Dienste verbracht hat, durch die Zahl der Monatstage (30) geteilt ist.

   Bedienstete, die nicht täglich denselben, sondern wechselnden Dienst haben, sind nach Verhältnis in den verschiedenen Spalten nachgewiesen. Wenn beispielsweise auf einem Bahnhofe 14 Fahrdienstleiter vorhanden sind und von 7 Dienstschichten 5 eine Dauer von 9 Stunden und 2 eine solche von $10^1/_2$ Stunden haben, so sind $^5/_7 \times 14 = 10$ Beamte mit einer Dienstdauer von 8 bis 9 Stunden (Spalte 5) und $^2/_7 \times 14 = 4$ Beamte mit einer solchen von 10 bis 11 Stunden (Spalte 7) berücksichtigt.

   Bei dem an dem Stationsorte beschäftigten Personal ist die zwischen der Vormittags- und Nachmittagsbeschäftigung liegende Pause, sofern sie mindestens eine Stunde umfaßt, nicht als Dienstzeit angerechnet, die übrigen Pausen, also insbesondere auch die Frühstücks- und Vesperzeiten der Arbeiter, sind nicht in Abzug gebracht.
3. Zu lfd. Nr 1—3. Bei dem Stationspersonal soll, wenn der Dienst eine ununterbrochene angestrengte Tätigkeit erfordert, die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Bei dem Zwischenliegen von Dienstpausen kann die durchschnittliche tägliche Dienstdauer bis zu 12 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht bis zu 14 Stunden betragen. Ausnahmsweise kann bei einfachen Betriebsverhältnissen, bei denen in die Dienstschicht längere Pausen fallen, wie namentlich auf Nebenbahnen, die Dauer der Dienstschicht bis zu 15 Stunden ausgedehnt werden.
4. Zu lfd. Nr 9. Bei dem Lokomotivpersonal soll die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitte nicht mehr als 10 Stunden betragen. Nur bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu 11 Stunden ausgedehnt werden. Die einzelne Dienstschicht darf 15 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Wenn der Rangierdienst eine ununterbrochene angestrengte Tätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten.
5. Zu lfd. Nr 10. Bei dem Zugbegleitpersonal soll die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitte nicht mehr als 11 Stunden betragen. Die einzelne Dienstschicht darf 15 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden.
6. Bei dem Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal sind die in die planmäßige Dienstschicht fallenden, nicht mehr als einstündigen Ruhepausen am Stationsort und alle nicht mehr als 6 Stunden betragenden auswärtigen Ruhepausen als Dienst nachgewiesen. Solche Ruhepausen, in denen das Personal auch von der Dienstbereitschaft entbunden ist, kommen namentlich auf den Unterwegsstationen sehr häufig vor. So erscheint beispielsweise ein Zugbeamter, der von A nach B fährt (= $4^3/_4$ Stunden dienstliche Tätigkeit), in B eine Ruhe von vollen 5 Stunden genießt und danach wieder von B nach A fährt, obwohl er zusammen nur $9^1/_2$ Stunden dienstlich in Anspruch genommen wird, mit diesem Tage in Spalte 11 (14 bis 15 Stunden)

   Auch ist im übrigen noch zu berücksichtigen, daß beim Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal die planmäßigen Ruhetage verhältnismäßig zahlreicher sind als bei dem übrigen Personal. Da ferner ein großer Teil des Personals nicht jeden Tag einen Dienst von der nämlichen Dauer, sondern innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes Dienstschichten von verschiedener Dauer leistet und daher nach Verhältnis in den verschiedenen Spalten nachgewiesen ist, so stellt die in den einzelnen Spalten (4 bis 11) aufgeführte Anzahl des Personals nicht diejenige Zahl von Bediensteten dar, für welche ständig der tägliche Dienst auf die angegebene Stundenzahl festgesetzt ist. Dies ist insbesondere bei den angegebenen längern Dienstschichten und namentlich hinsichtlich des Zugpersonals, bei dem die Dauer des Dienstes zumeist fast täglich wechselt, zu beachten. Wenn beispielsweise 10 Zugpersonale einer Station in der Dienstschicht derart wechseln, daß einunddasselbe Personal am ersten Tage 9 Stunden, am zweiten Tage $14^1/_4$ Stunden, am dritten Tage 6 Stunden, am vierten Tage 8 Stunden, am fünften Tage 10 Stunden, am sechsten Tage 10 Stunden Dienst verrichtet, am siebenten Tage ruht, am achten Tage 12 Stunden, am neunten Tage 7 Stunden und am zehnten Tage 10 Stunden Dienst tut, so trifft auf jedes Personal in einem zehntägigen Zeitabschnitt nur einmal eine Dienstschicht von $14^1/_4$ Stunden (einschließlich der Ruhepausen unter 6 Stunden). Da aber diese Dienstschicht täglich — wenn auch abwechselnd von den 10 Personalen — geleistet wird, so erscheint in der Nachweisung ein Personal — etwa zu 4 Köpfen gerechnet — in der Spalte mit einer Dienstdauer von 14 bis 15 Stunden, ohne daß eine regelmäßige Inanspruchnahme eines bestimmten Personals von solcher Dauer vorliegt.
7. Zu lfd. Nr 17. Bei dem Bahnbewachungspersonal soll die Dauer der täglichen Dienstschicht 14 Stunden nicht überschreiten Nur bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Dienstschicht bis zu 15 Stunden ausgedehnt werden.
8. Bei dem übrigen Betriebspersonal entfallen die längern Dienstschichten auf Bedienstete an Dienststellen mit schwachem Verkehr und häufigen, auch längern Dienstunterbrechungen, insbesondere auf Nebenbahnen, bei denen die Verhältnisse so einfach sind, daß eine Überanstrengung des Personals ausgeschlossen ist.

1	2	3	4	5	6	7	8
							Dienst-
Lfde Nr	Bezeichnung der Dienstzweige oder Bedienstetenklassen	Gesamtzahl der Beamten usw.	bis 8 Stunden einschl.	mehr als 8 bis 9 Stunden	mehr als 9 bis 10 Stunden	mehr als 10 bis 11 Stunden	mehr als 11 bis 12 Stunden
							Anzahl der
		12 267	3 227	1 837	4 006	1 903	1 176
1	Mittlerer Bahnhofsdienst				5 843		3 079
		(12 469)	(1 300)	—	(1 551)	—	(6 903)
		37 819	5 953	1 903	3 976	9 508	14 570
2	Unterer Bahnhofsdienst				5 879		24 078
		(23 380)	(2 642)	—	(1 812)	—	(15 219)
		10 107	3 008	815	1 620	2 902	1 734
3	Verschiebedienst				2 435		4 636
		(2 921)	(189)	—	(275)	—	(2 276)
		5 264	123	297	1 180	2 154	1 374
4	Pförtner- und Bahnsteigschaffnerdienst				1 477		3 528
		(3 976)	(143)	—	(597)	—	(2 343)
		19 184	2 158	8 548	6 427	1 514	498
5	Mittlerer und unterer Abfertigungs- sowie Lademeisterdienst				14 975		2 012
		(12 824)	(642)	—	(8 796)	—	(3 090)
		4 721	296	1 439	2 383	459	125
6	Werkstätten- und Magazindienst				3 822		584
		(4 852)	(367)	—	(2 551)	—	(1 850)
		2 830	89	189	972	1 287	290
7	Wagenmeisterdienst				1 161		1 577
		(2 061)	(51)	—	(247)	—	(1 701)
8	Maschinisten- und Maschinenwärterdienst	1 885	21	85	581	842	332
		37 156	5 973	4 394	7 295	5 209	5 513
9	Lokomotivdienst				11 689		10 722
		(21 250)	(4 104)	—	(3 725)	—	(5 506)
		44 749	5 793	2 988	8 830	12 299	5 376
10	Zugdienst				11 818		17 675
		(26 029)	(3 702)	—	(4 882)	—	(9 722)
		33 915	3 087	1 074	7 282	14 521	7 125
11	Bahnhofsarbeiter				8 356		21 646
		(27 321)	(509)	—	(3 991)	—	(19 781)
12	Maschinenputzer und Schuppenfeuerleute	12 316	178	81	4 379	7 009	661
		20 889	26	620	9 451	8 133	2 301
13	Güterbodenarbeiter				10 071		10 434
		(13 448)	(99)	—	(4 410)	—	(7 205)
		15 208	14 095	568	405	119	18
14	Beamte im innern Dienst				973		137
		(12 112)	(11 549)	—	(461)	—	(102)
		1 394	438	345	493	81	32
15	Arbeiter im innern Dienst				838		113
		(1 077)	(279)	—	(419)	—	(372)
16	Bahnmeisterdienst	2 830	69	256	1 457	545	470
		34 799	785	595	2 330	7 918	20 578
17	Unterer Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst				2 925		28 496
		(23 519)	(527)	—	(1 136)	—	(15 431)
		87 620	1 614	20 982	32 331	31 811	869
18	Bahnunterhaltungsarbeiter				53 313		32 680
		(63 388)	(740)	—	(39 822)	—	(22 487)
		70 216	356	29 526	39 388	802	142
19	Werkstättenarbeiter				68 914		944
		(42 903)	(36)	—	(41 144)	—	(1 692)
	Zusammen	455 169	47 289	76 542	134 786	109 016	63 184

— 243. 244 —

Anlage 9. Die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes des Personals.

9	10	11	12
dauer			
mehr als 12 bis 13 Stunden	mehr als 13 bis 14 Stunden	mehr als 14 bis 15 Stunden	mehr als 15 bis 16 Stunden
Beamten usw.			
101	17	—	—
(1 203)	(834)	(379)	(299)
1 366	475	68	—
(1 631)	(1 509)	(276)	(291)
25	3	—	—
(113)	(68)	—	—
109	27	—	—
(438)	(268)	(108)	(79)
24	13	2	—
(175)	(71)	(26)	(24)
18	1	—	—
(71)	(13)	—	—
3	—	—	—
(38)	(24)	—	—
23	1	—	—
4 351	2 861	1 560	—
(2 672)	(3 133)	(1 216)	(894)
4 109	3 234	2 120	—
(2 520)	(2 306)	(1 490)	(1 407)
691	125	10	—
(1 614)	(759)	(338)	(299)
8	—	—	—
298	49	11	—
(1 172)	(338)	(150)	(74)
1	2	—	—
—	—	—	—
5	—	—	—
(7)	—	—	—
29	3	1	—
1 591	905	97	—
(2 918)	(2 895)	(289)	(323)
13	—	—	—
(278)	(61)	—	—
2	—	—	—
(31)	—	—	—
12 767	7 716	3 869	—

13

Bemerkungen

Wegen der in die längern Dienstschichten des Stationspersonals (lfde Nr 1 bis 3), des Lokomotivpersonals (lfde Nr 9) und des Zugbegleitpersonals (lfde Nr 10) fallenden Pausen vergleiche die Bemerkungen Nr 3 bis 6 auf S. 241.

Die eingeklammerten Zahlen ergeben den Stand vom Herbst 1897 (Betriebsbericht 1896/97). Wo solche fehlen (lfde Nr 8, 12 und 16), liegen Abschreibungen aus jener Zeit nicht vor. Deshalb lassen sich auch die Schlußergebnisse nicht gegenüberstellen.

Im Jahre 1897 wurde das Stationspersonal auf den Haltestellen und Haltepunkten bei den „Stationsbeamten" (jetzt lfde Nr 1) nachgewiesen, nunmehr wird es zu den Weichenstellern (lfde Nr 2) und Bahnwärtern (lfde Nr 17), aus denen es besteht, gerechnet.

Die eingeklammerten Zahlen unter lfde Nr 17 beziehen sich nur auf das Bahnbewachungspersonal, da über den Dienst des Bahnunterhaltungspersonals 1897 keine Erhebungen angestellt worden sind.

Zu lfd. Nr 9 und 10. Die durchschnittliche tägliche Dienstdauer (vgl. Bemerkungen 2, 4 und 5) der Bediensteten des Lokomotiv- und Zugbegleitdienstes ergibt sich aus nachfolgender Übersicht:

Lokomotivpersonal		Zugbegleitpersonal	
durchschnittliche tägliche Dienstdauer	Anzahl der Bediensteten	durchschnittliche tägliche Dienstdauer	Anzahl der Bediensteten
bis 8 Stunden einschl.	1 725 (1 066)	bis 8 Stunden einschl.	962 (188)
mehr als 8 bis $8^1/_2$ Stunden ...	2 380 (1 469)	mehr als 8 bis $8^1/_2$ Stunden ...	1 531 (415)
mehr als $8^1/_2$ bis 9 Stunden	6 333 (2 393)	mehr als $8^1/_2$ bis 9 Stunden	3 579 (851)
mehr als 9 bis $9^1/_2$ Stunden ...	11 224 (3 346)	mehr als 9 bis $9^1/_2$ Stunden ...	8 088 (2 350)
mehr als $9^1/_2$ bis 10 Stunden	12 589 (5 231)	mehr als $9^1/_2$ bis 10 Stunden	11 512 (5 004)
mehr als 10 bis $10^1/_2$ Stunden ..	1 897 (5 995)	mehr als 10 bis $10^1/_2$ Stunden ..	12 761 (8 152)
mehr als $10^1/_2$ bis 11 Stunden	1 008 (5 557)	mehr als $10^1/_2$ bis 11 Stunden	6 316 (13 270)
Zusammen ..	37 156 (25 057)	Zusammen ..	44 749 (30 230)

Die eingeklammerten Zahlen ergeben hier den Stand vom Herbst 1899 (Betriebsbericht 1898/99). Aus frühern Jahren liegen keine Aufschreibungen vor.

Die planmäßigen Ruhetage des Personals.

(Herbst 1907.)

Bemerkungen.

1. Die ständigen Hilfskräfte sind in der Zahl der Beamten mit enthalten. Die Bediensteten sind nicht lediglich nach ihrer Dienstbezeichnung zusammengestellt, sondern bei dem Dienstzweige nachgewiesen, in dem sie ausschließlich oder vorwiegend tätig sind.
2. Den Ermittlungen sind die zur Zeit der Berichterstattung gültigen Dienstpläne zugrunde gelegt.
3. Als ein Ruhetag (Spalte 4) ist angesehen worden, wenn der Beamte den Dienst für mindestens 24, aber weniger als 30 Stunden unterbricht, also nach Abzug von 12 Stunden für die gewöhnliche Ruhe und Erholung mindestens 12, aber weniger als 18 Stunden ohne Unterbrechung dienstfrei bleibt. Als ½ Ruhetag gilt eine zusammenhängende dienstfreie Zeit von mindestens 18, aber weniger als 24 Stunden, wenn also nach Abzug von 12 Stunden für die gewöhnliche Ruhe und Erholung eine Ruhe von mindestens 6, aber weniger als 12 Stunden verbleibt. Anderthalb und mehr Ruhetage (Spalten 5 bis 7) sind dementsprechend ermittelt; es sind also für jede einzelne zur Berechnung kommende Dienstunterbrechung 12 Stunden für die gewöhnliche Ruhe und Erholung abgezogen; die hiernach verbleibende dienstfreie Zeit ist mit 12 oder 6 Stunden als ganzer oder halber Ruhetag veranschlagt.
4. In der Spalte 8 ist angegeben, wie oft die in Spalte 3 aufgeführten Beamten, Hilfskräfte und Arbeiter in einem Kalendermonat für zusammenhängende Zeiträume von mindestens 18 Stunden — einschließlich der gewöhnlichen Ruhe und Erholung — dienstfrei sind. Wenn beispielsweise von 75 Bahnwärtern während eines Monats 20 Beamte planmäßig einmal, 30 Beamte zweimal auf je 18 Stunden und 25 Beamte zweimal auf je 24 Stunden dienstfrei bleiben, so ergeben sich zur Eintragung in Spalte 4 (Gesamtzahl der Dienstbefreiungen) 130 Fälle von Dienstbefreiungen von mindestens 18stündiger Dauer.

   Dienstfreie Zeiten von weniger als 18 Stunden sind überhaupt außer Ansatz geblieben.
5. Die verschiedenartige Bemessung der Zahl der Ruhetage ist teils durch die Verschiedenartigkeit der dienstlichen Inanspruchnahme des Personals auf den einzelnen Strecken und Stationen zu erklären, teils ist sie in der Art der Beschäftigung begründet.
6. Gelegenheit zur Teilnahme an dem sonn- und festtäglichen Gottesdienst erhält das Personal, soweit es auch an den Sonn- und Feiertagen zum Dienste herangezogen werden muß, bestimmungsmäßig an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage. Sofern hierfür die auf die Sonntage fallenden Dienstbefreiungen (Spalte 9) nicht ausreichen, wird die erforderliche dienstfreie Zeit zum Besuche des Gottesdienstes gewährt, ohne daß es der Nachsuchung eines besondern Urlaubs zu diesem Zwecke bedarf und auch ohne daß eine Beeinträchtigung der für die Erholung bestimmten Ruhezeiten eintritt.

1	2	3	4	5	6
			Von den Beamten usw. in Spalte 3 erhalten		
Lfde Nr	Bezeichnung der Dienstzweige oder Bedienstetenklassen	Gesamtzahl der Beamten usw.	1 Ruhetag	1½ Ruhetage	2 Ruhetage
1	Mittlerer Bahnhofsdienst	12 267 (12 469)	62 (1 916)	377 (1 999)	3 215 (4 026)
2	Unterer Bahnhofsdienst	37 819 (23 380)	634 (2 541)	1 776 (2 962)	8 950 (9 142)
3	Verschiebedienst	10 107 (2 921)	12 (292)	122 (359)	1 766 (951)
4	Pförtner- und Bahnsteigschaffnerdienst	5 264 (3 976)	53 (763)	114 (675)	1 971 (1 544)
5	Mittlerer und unterer Abfertigungs- sowie Lademeisterdienst	19 184 (12 824)	95 (1 475)	197 (1 093)	8 166 (4 851)
6	Werkstätten- und Magazindienst	4 721 (4 852)	16 (299)	24 (395)	1 062 (1 344)
7	Wagenmeisterdienst	2 830 (2 061)	5 (218)	27 (187)	574 (838)
8	Maschinisten- und Maschinenwärterdienst	1 885	6	26	511
9	Lokomotivdienst	37 156 (21 250)	— (619)	— (366)	1 621 (449)
10	Zugdienst	44 749 (26 029)	— (1 567)	— (1 547)	5 164 (3 320)
11	Bahnhofsarbeiter	33 915 (27 321)	473 (8 945)	1 253 (4 918)	10 406 (7 274)
12	Maschinenputzer und Schuppenfeuerleute	12 316	58	228	3 697
13	Güterbodenarbeiter	20 889 (13 448)	183 (3 342)	291 (1 445)	6 989 (4 470)
14	Beamte im innern Dienst	15 208 (12 112)	34 (122)	23 (58)	835 (271)
15	Arbeiter im innern Dienst	1 394 (1 077)	48 (377)	29 (102)	610 (137)
16	Bahnmeisterdienst	2 830	39	38	1 656
17	Unterer Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst	34 799 (23 519)	683 (2 672)	1 692 (3 388)	10 202 (10 044)
18	Bahnunterhaltungsarbeiter	87 620	1 172	2 634	15 902
19	Werkstättenarbeiter	70 216	3	26	2 831
	Zusammen	455 169	3 576	8 877	86 128

7	8	9	10
monatlich mehr als 2 Ruhetage	Gesamtzahl der Dienstbefreiungen von mindestens 18stündiger Dauer im Laufe eines Kalendermonats	Von den Dienstbefreiungen in Spalte 8 entfallen auf Sonntage	Bemerkungen
8 613 (4 296)	40 942 (32 977)	25 864 (19 572)	
26 459 (8 726)	120 791 (61 437)	83 020 (39 314)	
8 207 (1 310)	38 921 (9 033)	23 354 (5 591)	
3 126 (986)	14 952 (8 544)	10 545 (5 567)	
10 726 (5 386)	57 357 (35 779)	50 984 (31 150)	
3 619 (2 814)	15 875 (16 048)	15 051 (15 467)	
2 224 (816)	9 974 (5 379)	7 251 (4 084)	
1 342	5 850	4 865	
35 535 (19 816)	245 920 (132 382)	72 205 (34 156)	
39 585 (19 563)	208 433 (123 929)	84 831 (45 795)	
21 783 (6 015)	102 684 (55 007)	73 292 (41 434)	
8 333	35 517	28 165	
13 426 (4 191)	64 790 (31 968)	57 180 (29 733)	
14 316 (11 661)	57 199 (46 050)	56 375 (45 812)	
707 (461)	4 166 (3 091)	3 994 (3 088)	
1 097	6 708	6 653	
22 222 (7 415)	104 525 (54 201)	84 576 (40 185)	
67 912	286 430	280 423	
67 356	271 978	266 710	
356 588	1 688 012	1 285 338	

Die eingeklammerten Zahlen ergeben den Stand vom Herbst 1897 (Betriebsbericht 1896/97). Wo solche fehlen (lfde Nr 8, 12, 16, 18 und 19), liegen Aufschreibungen aus jener Zeit nicht vor. Deshalb lassen sich auch die Schlußergebnisse nicht gegenüberstellen. Die Quersumme der eingeklammerten Zahlen in den Spalten 4 bis 7 der lfd. Nr 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 und 11 ist insgesamt um 480 geringer als die Gesamtzahl der in Betracht kommenden Beamten in der Spalte 3, weil damals 480 Bedienstete auf den Strecken der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn überhaupt keine Ruhezeiten von mindestens 18stündiger Dauer erhielten.

Die eingeklammerten Zahlen unter lfde Nr 17 beziehen sich nur auf das Bahnbewachungspersonal, da über die Dienstbefreiungen des Bahnunterhaltungspersonals 1897 keine Erhebungen angestellt worden sind.

Anlage 11. Unfälle.

Die in den letzten 10 Jahren beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurbahnen vorgekommenen Unfälle und die Gesamtzahl der dabei verunglückten Personen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lfde Nr		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
1	Betriebslänge der Vollspurbahnen im Jahresdurchschnitt .... km	29 041,29	29 548,23	30 068,26	30 531,61	31 098,47	31 764,23	32 943,32	33 635,40	34 292,64	34 910,65
	Zahl der Entgleisungen										
2	auf freier Bahn	93	101	111	145	138	118	113	144	147	138
3	in Stationen	151	160	159	195	158	173	145	171	165	187
4	zusammen	244	261	270	340	296	291	258	315	312	325
	Zahl der Zusammenstöße										
5	auf freier Bahn	18	23	28	20	18	14	15	19	31	27
6	in Stationen	164	149	172	195	172	145	156	171	185	241
7	zusammen	182	172	200	215	190	159	171	190	216	268
	Gesamtzahl der Entgleisungen und Zusammenstöße										
8	auf freier Bahn (lfde Nr 2, 5) ..	111	124	139	165	156	132	128	163	178	165
9	in Stationen (lfde Nr 3, 6)	315	309	331	390	330	318	301	342	350	428
10	zusammen	426	433	470	555	486	450	429	505	528	593
	Davon kommen auf:										
11	100 km durchschnittlicher Betriebslänge	1,47	1,47	1,56	1,82	1,56	1,42	1,30	1,50	1,54	1,70
12	1 000 000 Lokomotivkilometer*) ..	1,01	0,95	0,98	1,09	0,93	0,82	0,72	0,79	0,77	0,79
13	1 000 000 Wagenachskilometer aller Art	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
	Zahl der sonstigen Unfälle										
14	auf freier Bahn..............	432	452	447	439	413	420	456	502	497	616
15	in Stationen	934	1 071	1 034	1 100	938	974	1 032	1 185	1 235	1 320
16	zusammen	1 366	1 523	1 481	1 539	1 351	1 394	1 488	1 687	1 732	1 936
	Zahl der Unfälle im ganzen										
17	auf freier Bahn (lfde Nr 8, 14)..	543	576	586	604	569	552	584	665	675	781
18	in Stationen (lfde Nr 9, 15)	1 249	1 380	1 365	1 490	1 268	1 292	1 333	1 527	1 585	1 748
19	zusammen	1 792	1 956	1 951	2 094	1 837	1 844	1 917	2 192	2 260	2 529
	Davon kommen auf:										
20	100 km durchschnittlicher Betriebslänge	6,17	6,62	6,49	6,86	5,91	5,81	5,82	6,52	6,59	7,24
21	1 000 000 Lokomotivkilometer*) ..	4,25	4,27	4,06	4,13	3,51	3,37	3,23	3,43	3,30	3,39
22	1 000 000 Wagenachskilometer aller Art	0,16	0,16	0,15	0,16	0,14	0,14	0,13	0,14	0,14	0,14
23	Gesamtzahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Personen, mit Ausschluß der Selbstmörder (s. Anlage 12, lfde Nr 18)	1 813	1 645	1 756	1 883	1 688	1 704	1 761	1 979	2 216	2 450
	Davon kommen auf:										
24	1 000 000 Achskilometer der Personenwagen..................	0,76	0,64	0,67	0,70	0,60	0,56	0,53	0,55	0,57	0,56
25	1 000 000 Personenkilometer	0,16	0,13	0,14	0,13	0,12	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12
26	1 000 000 Zugkilometer	6,87	5,73	5,85	5,96	5,25	5,11	4,87	5,11	5,38	5,55
27	1 000 000 Wagenachskilometer aller Art..........................	0,16	0,14	0,14	0,14	0,13	0,13	0,12	0,13	0,14	0,14

*) Anlage 3 Abschnitt C lfde Nr 5 (S. 176).

Anlage 12. Tötungen und Verletzungen.

Zahl der in den letzten beiden Jahren beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurbahnen verunglückten Reisenden, Bahnbediensteten und andern Personen.

1	2	3	4	5	6
Lfde Nr		1906 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 34 910,65 km		1905 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 34 292,64 km	
		getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt
	Reisende				
1	unverschuldet a. bei Zugunfällen	1	254	18	212
	b. bei sonstigen Betriebsunfällen	3	47	7	39
2	infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge	68	107	57	96
3	zusammen	72	408	82	347
	Es kommen auf:				
4	1 000 000 beförderte Reisende	0,08	0,48	0,10	0,44
5	1 000 000 Personenkilometer	0,004	0,020	0,004	0,019
6	1 000 000 Achskilometer der Personenwagen	0,016	0,093	0,021	0,090
	Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste				
7	bei Zugunfällen	31	178	31	195
8	a. durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder während des Aufenthaltes in diesen	70	182	50	137
	b. beim Wagenschieben und Rangieren der Züge sowie beim An- und Abkuppeln	144	305	124	287
	c. durch unzeitigen Aufenthalt auf den Gleisen, namentlich beim Überschreiten der Gleise	212	159	147	120
	d. durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes usw.	55	127	64	138
9	zusammen	512	951	416	877
	Es kommen auf:				
10	1 000 000 Zugkilometer auf eigener Bahn	1,16	2,15	1,01	2,13
11	1 000 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	0,029	0,054	0,025	0,053
	Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienste befindliche Beamte				
12	unverschuldet	2	67	—	31
13	infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder beim Betreten der Bahn	6	11	8	6
14	zusammen	8	78	8	37
	Fremde Personen				
15	durch falsche Handhabung der Wegübergangsschranken usw.	16	34	12	47
16	infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	230	141	242	148
17	zusammen	246	175	254	195
18	Gesamtzahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Personen (lfde Nr 3, 9, 14, 17)	838	1 612	760	1 456
		2 450		2 216	
	Es kommen auf:				
19	1 000 000 Zugkilometer auf eigener Bahn	5,55		5,38	
20	1 000 000 Wagenachskilometer aller Art auf eigener Bahn	0,14		0,14	
21	Außerdem durch **Selbstmord und bei Selbstmordversuchen**	175	15	180	—

Zahlungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes.

(Titel 12 Position 2.)*)

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfde Nr		1906			1905		
		Gezahlter Betrag ℳ	Zahl der verunglückten Personen, an die oder an deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet wurden: getötete	verletzte	Gezahlter Betrag ℳ	Zahl der verunglückten Personen, an die oder an deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet wurden: getötete	verletzte
	a. Einmalige Abfindungen (nebst den Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung).						
1	Eisenbahnbeamte	45 508			50 825		
2	Eisenbahnarbeiter	6 718			7 642		
3	Fremde Personen	1 534 962			1 125 879		
	Summe a.	1 587 188	15	676	1 183 346	28	584
	b. Fortlaufende Zahlungen.						
1	Eisenbahnbeamte	991 849			1 002 940		
2	Eisenbahnarbeiter	506 797			515 792		
3	Fremde Personen	1 698 410			1 424 318		
	Summe b.	3 197 056	1 297	2 837	2 943 050	1 335	2 757
	Im ganzen (a + b)	4 784 244	1 312	3 513	4 126 396	1 363	3 341.

*) Die gleichen Ausgaben haben betragen:

1896	3 028 044 ℳ	1899	3 900 377 ℳ	1902	4 551 129 ℳ
1897	3 344 368 „	1900	3 589 780 „	1903	4 262 857 „
1898	4 901 370 „	1901	4 089 283 „	1904	4 534 237 „.

Ergebnisse der Eisenbahn-Betriebs- und Bau-Krankenkassen.

Die Beteiligung bei den Krankenkassen ergibt sich aus folgender Übersicht:

1	2	3	4
Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder der		
	Betriebs-Krankenkassen		Bau-Krankenkassen
	1905	1906	1906*)
am 1. Januar	271 269	286 635	4 036
" 1. Februar	272 705	287 631	4 457
" 1. März	274 028	289 804	4 434
" 1. April	276 833	293 267	5 008
" 1. Mai	277 970	296 704	4 877
" 1. Juni	280 369	300 006	4 729
" 1. Juli	280 882	300 282	3 775
" 1. August	281 520	301 603	4 149
" 1. September	282 039	303 069	4 122
" 1. Oktober	283 940	305 326	3 720
" 1. November	285 817	311 321	3 928
" 1. Dezember	287 766	314 891	3 921
" 31. Dezember	286 635	314 375	2 465
" ersten Tage jedes Monats durchschnittlich	280 098	300 378	4 125
Nach Abzug der nicht versicherungspflichtigen Kassenmitglieder	1 527	1 411	—
bleiben als versicherungspflichtige durchschnittlich	278 571	298 967	4 125
Dagegen im Jahre 1905	—	278 571	4 702
1904	—	261 246	3 769
1903	—	244 810	2 399
1902	—	232 779	3 065
1901	—	235 952	3 952
1900	—	230 760	4 318
1899	—	230 861	4 151
1898	—	231 192	4 164
1897	—	214 874	4 719.

Die Zahl der weiblichen Kassenmitglieder betrug am Ende des Jahres 1906 8 632 gegen 7 744 am Ende des Vorjahrs.

Die Zahl der den Betriebskrankenkassen im täglichen Durchschnitt angehörenden Mitglieder hat sich gegen das Vorjahr um 20 280 erhöht.

Die Zahl der Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern betrug 2 087 gegen 2 104 im Vorjahre. Auf je 100 Mitglieder kamen 0,69 Sterbefälle gegen 0,75 im Jahre 1905. Sterbegeldzahlungen beim Tode von Familienangehörigen (Ehefrauen und Kindern) sind im Jahre 1906 in 12 055, im Jahre 1905 in 12 547 Fällen geleistet worden. Auf je 100 Mitglieder kamen im Jahre 1906 4,01 Todesfälle der Familienangehörigen gegen 4,48 im Jahre 1905.

*) Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahn-Bau-Krankenkassen umfaßt nicht alle bei den Bauausführungen beschäftigt gewesenen Arbeiter, weil für Bauten von geringerm Umfang und kürzerer Dauer besondere Krankenkassen nicht errichtet, die hierbei beschäftigten Arbeiter vielmehr den Orts- oder andern Krankenkassen zugewiesen werden.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern, für die die Kassen Krankengeld und Verpflegungskosten aufzuwenden hatten, betrug:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
bei den **Betriebs-Krankenkassen**	Erkrankungsfälle				Krankheitstage					
	überhaupt	auf je 100 Mitglieder	davon infolge von Unfällen		überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall (Sp. 2)	davon infolge von Unfällen		
			überhaupt	auf je 100 Mitglieder				überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall (Sp. 4)
im Jahre 1906....	106 796	35,55	24 327	8,10	2 567 027	8,55	24,04	546 410	1,82	22,48
Dagegen " " 1905....	117 560	41,97	23 519	8,40	3 137 726	11,20	26,69	593 245	2,12	25,23
1904....	91 152	34,69	19 144	7,28	2 415 812	9,19	26,50	523 719	1,99	27,36
1903....	79 002	32,09	16 660	6,79	2 192 290	8,91	27,75	462 765	1,87	27,77
1902....	74 793	31,93	15 333	6,55	2 050 065	8,75	27,41	412 916	1,76	26,92
1901....	81 546	34,36	15 603	6,57	2 073 689	8,74	25,43	377 298	1,59	24,18
1900....	85 324	36,79	14 923	6,49	2 181 800	9,40	25,57	364 613	1,57	24,48
1899....	83 086	35,76	14 279	6,15	2 002 209	8,62	24,10	338 967	1,46	23,73
1898....	70 069	30,13	12 739	5,47	1 769 827	7,61	25,29	316 370	1,36	24,83
1897....	70 001	32,37	11 661	5,39	1 740 706	8,05	24,87	286 506	1,39	24,57

Die Jahreseinnahmen der Betriebs-Krankenkassen stellten sich, wie folgt:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bezeichnung der Einnahmen	1906 Betrag	durchschnittlich für ein Mitglied									
		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Zinsen und andere Vermögenserträge	306 782	1,01	1,09	1,20	1,21	1,20	1,27	1,28	1,34	1,19	1,32
Eintrittsgelder	31 689	0,11	0,11	0,07	0,09	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,11
Laufende Beiträge:											
der versicherungspflichtigen Mitglieder	6 817 770	25,18	25,84	26,61	27,36	27,69	27,74	27,82	28,89	29,07	34,17
der Eisenbahnverwaltung	3 405 135										
der nicht versicherungspflichtigen (freiwilligen) Mitglieder	41 859										
Ersatzleistungen der Eisenbahnverwaltung und anderer Dritter für gewährte Krankenunterstützung	254 330	0,50	0,57	0,64	0,79	0,83	0,87	0,83	0,86	0,89	0,85
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	48 289	0,18	0,18	0,14	0,14	0,14	0,15	0,19	0,13	0,14	0,16
Zusammen (eigentliche Eingänge)	10 905 804	27,18	27,79	28,69	29,59	29,93	30,10	30,20	31,19	31,38	36,31
Dazu nachrichtlich: Die verkauften Wertpapiere, zurückgezogenen Bankeinlagen, aufgenommenen Darlehne usw.	117 757										
insgesamt	11 023 561										

Die eigentlichen Einnahmen von 10 905 804 *M.* haben sich den gleichen Einnahmen des Vorjahrs gegenüber um rd. 2 115 600 *M.* erhöht.

Anlage 14. Ergebnisse der Eisenbahn-Betriebs- und Bau-Krankenkassen.

Eine Übersicht über die Ausgaben der Betriebs-Krankenkassen gibt folgende Zusammenstellung:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bezeichnung der Ausgaben	1906 Betrag	durchschnittlich für ein Mitglied									
		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Für ärztliche Behandlung	2 439 891	6,17	6,02	6,48	6,64	6,66	6,92	6,86	7,38	7,82	8,12
Für Arznei und sonstige Heilmittel:											
für Kassenmitglieder	621 457	2,25	2,11	2,35	2,33	2,24	2,14	2,23	2,21	2,52	2,07
für Angehörige der Mitglieder	470 268	2,12	1,96	2,16	2,09	1,78	1,65	1,82	1,85	1,78	1,56
Krankengeld:											
an Kassenmitglieder	4 024 747	11,33	10,99	13,12	14,46	13,40	13,25	13,52	14,40	18,25	13,80
an Angehörige in Krankenanstalten untergebrachter Kassenmitglieder	119 445										
Wöchnerinnenunterstützung	8 779	0,17	0,17	0,15	0,13	0,09	0,05	0,06	0,03	0,03	0,03
Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten	620 486	1,19	1,31	1,43	1,56	1,62	1,84	1,70	1,80	2,02	2,07
Sterbegeld:											
beim Tode von Mitgliedern	216 667	0,79	0,77	0,84	0,93	0,86	0,83	0,83	0,81	0,77	0,72
beim Tode von Angehörigen der Mitglieder	394 438	1,44	1,38	1,57	1,64	1,60	1,38	1,49	1,46	1,39	1,31
Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen	522	0,05	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00
Verwaltungskosten	77 741	0,06	0,06	0,06	0,06	0,08	0,11	0,15	0,15	0,20	0,26
Sonstige Ausgaben	13 909	0,04	0,04	0,07	0,03	0,02	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Zusammen (eigentliche Aufwendungen)	9 008 350	25,81	24,82	28,24	29,93	28,36	28,04	28,72	30,13	34,83	29,99.
Dazu nachrichtlich:											
Für Kapitalanlagen	1 525 017										
insgesamt	10 533 367										

Den eigentlichen Aufwendungen von 9 008 350 M im Jahre 1906 stehen 9 756 231 M im Jahre 1905 gegenüber. Die Ausgaben sind mithin gegen das Vorjahr um rd. 747 900 M niedriger gewesen.

An Krankheitskosten überhaupt (unter Einrechnung des Sterbegeldes) und an Krankengeld sind insgesamt aufgewendet worden:

1	2	3	4	5	6	7	8
im Jahre	an Krankheitskosten (unter Einrechnung des Sterbegeldes)			an Krankengeld insgesamt			
	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	überhaupt	durchschnittlich auf ein Mitglied	einen Erkrankungsfall	einen Krankheitstag
	M	M	M	M	M	M	M
1897	5 514 528	25,60	78,77	2 450 327	11,33	35,00	1,41
1898	5 764 488	24,78	82,26	2 556 602	10,99	36,48	1,44
1899	6 530 189	28,10	78,60	3 049 574	13,12	36,70	1,52
1900	6 926 198	29,84	81,17	3 356 782	14,46	39,34	1,64
1901	6 707 859	28,26	82,26	3 181 581	13,40	39,01	1,53
1902	6 532 705	27,89	87,34	3 103 315	13,25	41,42	1,51
1903	7 020 935	28,52	88,87	3 328 851	13,52	42,13	1,59
1904	7 865 307	29,93	86,22	3 784 649	14,40	41,52	1,57
1905	9 686 627	34,58	82,10	5 112 138	18,25	43,19	1,63
1906	8 916 700	29,68	83,19	4 144 192	13,80	38,80	1,61.

Das Sterbegeld betrug bei jedem der 2 087 Sterbefälle unter den Mitgliedern im Durchschnitt 103,82 M gegen 102,23 M im Jahre 1905; bei jedem der 12 055 Todesfälle unter den Angehörigen 32,72 M gegen 31,00 M im Jahre 1905.

Das Gesamtvermögen der Betriebs-Krankenkassen belief sich:

1	2	3	1	2	3
am	auf M.	durchschnittlich für ein Mitglied M.	am	auf M.	durchschnittlich für ein Mitglied M.
1. Januar 1898	7 564 856	34,98	1. Januar 1903	9 034 986	38,67
1. " 1899	8 138 500	34,99	1. " 1904	9 513 697	38,04
1. " 1900	7 907 343	34,20	1. " 1905	9 778 292	37,22
1. " 1901	7 779 806	33,62	1. " 1906	8 712 535	31,11
1. " 1902	8 402 150	35,40	1. " 1907	10 468 467	34,86.

Neben den 21 Betriebs-Krankenkassen waren im Berichtsjahre 17 Eisenbahn-**Bau**-Krankenkassen in Wirksamkeit.

Es wurden bei ihnen 2 444 Erkrankungsfälle oder 0,59 auf ein Mitglied, 41 538 Krankheitstage oder 10,07 auf ein Mitglied und 17,00 auf einen Erkrankungsfall gezählt. Die Zahl der Sterbefälle betrug 52 oder auf je 100 Mitglieder 1,26.

Die Einnahmen der Eisenbahn-Bau-Krankenkassen stellten sich, wie folgt:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bezeichnung der Einnahmen	1906 Betrag	durchschnittlich für ein Mitglied							
		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Bestände aus den Vorjahren	40 101	5,30	4,74	7,82	10,66	8,66	3,70	9,41	9,72
Zinsen der Bestände	799	0,24	0,24	0,34	0,17	0,24	0,16	0,16	0,20
Eintrittsgelder	179	—	—	—	—	—	0,14	0,04	0,04
Laufende Beiträge der Mitglieder, der Bauverwaltung und der Unternehmer	110 148	20,67	21,34	21,27	21,02	22,46	25,66	28,04	26,70
Außerordentliche Zuschüsse sowie Vorschüsse der Bauverwaltung und der Unternehmer	1 692	0,13	1,26	0,37	0,34	0,27	0,16	0,49	0,41
Ersatzleistungen für gewährte Unterstützungen	530	0,18	0,11	0,03	0,06	0,16	0,09	0,14	0,13
Geldstrafen und andere Einnahmen	91	0,44	0,17	0,46	0,16	0,13	0,65	0,04	0,02
insgesamt	153 540	26,96	27,86	30,49	33,20	31,81	30,46	38,31	37,22.

Die Einnahmen betrugen dagegen im Jahre 1905 180 135 M., im Jahre 1904 114 807 M.

An Ausgaben hatten die Eisenbahn-Bau-Krankenkassen zu leisten:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bezeichnung der Ausgaben	1906 Betrag	durchschnittlich für ein Mitglied							
		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Für ärztliche Behandlung	23 663	4,25	3,65	4,13	4,74	5,48	4,33	4,72	5,74
Für Arznei und sonstige Heilmittel	10 976	2,11	1,76	1,89	2,24	2,26	2,16	3,09	2,66
Krankengeld	28 188	6,02	6,13	6,67	7,98	7,29	7,00	9,58	6,83
Wöchnerinnenunterstützung	86	0,04	—	—	—	—	—	0,02	0,01
Für Kur und Verpflegung in Krankenanstalten und Lazaretten	41 407	3,44	5,04	7,24	8,02	9,08	5,06	8,62	10,04
Sterbegeld	2 521	0,44	0,39	0,26	0,44	0,67	0,41	0,47	0,61
Ersatzleistungen für anderweit gewährte Unterstützungen	86	0,06	0,03	0,04	0,31	0,14	0,10	0,09	0,02
Verwaltungskosten, persönliche	1 135 (persönliche und sächliche zusammen)	0,25	0,33	0,19	0,14 (persönliche und sächliche zusammen)	0,04	0,20	0,37	0,28
" , sächliche		0,16	0,31	0,47					
Sonstige Kosten, insbesondere Unterstützungen nach Vollendung der Bauten	2 041	0,67	0,63	0,30	0,34	0,36	0,43	0,80	0,49
insgesamt	110 053	17,34	18,16	21,09	25,11	25,32	20,69	27,76	26,68.

Dagegen betrugen die Ausgaben im Jahre 1905 130 566 M., im Jahre 1904 77 628 M.

Die satzungsmäßigen Leistungen der Eisenbahn-Bau-Krankenkassen gehen im allgemeinen nicht über die gesetzlichen Mindestleistungen hinaus.

Anlage 15. Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Über die Zahl der Kassenmitglieder beider Abteilungen während der Kalenderjahre 1905 und 1906 und über die Zahl der Mitglieder der frühern Pensionskassen im Jahre 1890 gewährt die nachfolgende Zusammenstellung einen Überblick:

1	2	3	4	5	6
	Zahl der Mitglieder				
	bei der Abteilung A 1905	bei der Abteilung B 1905	bei der Abteilung A 1906	bei der Abteilung B 1906	bei den frühern Betriebs- und Werkstätten-arbeiterpensionskassen 1890
Beim Beginne des Kalenderjahrs vorhanden	266 136	213 042	278 821	222 940	84 293
Im Laufe des Kalenderjahrs neu eingetreten überhaupt	82 597	28 057	103 259	33 276	16 410
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	30,26	12,97	35,28	14,57	18,72
Im Laufe des Kalenderjahrs ausgeschieden überhaupt	69 912	18 159	76 031	18 066	9 626
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	25,61	8,40	25,98	7,91	10,97
Beim Schlusse des Kalenderjahrs vorhanden überhaupt	278 821	222 940	306 049	238 150	91 077
darunter weibliche	7 777	1 564	8 502	1 924	98
» freiwillige	2 589	21 368	3 945	27 760	—
Durchschnittlich täglich (im Jahresmittel) vorhanden	272 938	216 259	292 684	228 437	87 685
Überhaupt haben teilgenommen	348 733	241 099	382 080	256 216	100 703.

Hiernach hat sich die Zahl der Mitglieder der Abteilung A um 27 228 erhöht.

Von den am Ende des Berichtsjahrs vorhandenen Mitgliedern der Abteilung A entfielen:

auf Lohnklasse I (bis zu 1,16 M) .... = 6 660 Mitglieder = 2,18 % (2,34 % am 1. Januar 1906)
» » II (von 1,17—1,83 ») .... = 21 885 » = 7,15 » (8,94 » » » » »)
» » III (von 1,84—2,83 ») .... = 123 839 » = 40,46 » (45,42 » » » » »)
» » IV (von 2,84—3,83 ») .... = 109 602 » = 35,81 » (31,01 » » » » »)
» » V (mehr als 3,83 ») .... = 44 063 » = 14,40 » (12,29 » » » » »)
= 306 049 Mitglieder.

Mit einer nach § 9 des Invalidenversicherungsgesetzes ausgestellten Bescheinigung über die Teilnahme an der Abteilung A der Pensionskasse sind aus der Beschäftigung bei der Eisenbahn ausgeschieden:

1	2	3	1	2	3
im Jahre	insgesamt Personen	auf je 100 des durchschnittlichen Mitgliederbestandes	im Jahre	insgesamt Personen	auf je 100 des durchschnittlichen Mitgliederbestandes
1897	59 145	28	1902	44 848	19
1898	65 380	28	1903	51 912	21
1899	64 321	28	1904	55 298	21
1900	55 070	24	1905	65 584	24
1901	55 622	24	1906	71 646	24.

Die Zahl der Mitglieder der Abteilung B hat sich im Berichtsjahr um 15 210 erhöht.

Von je 100 des Durchschnittsbestandes aller Arbeiter, d. i. der Mitglieder der Abteilung A, gehörten der Abteilung B am Schlusse des Berichtsjahrs 78 % an (79 % im Jahre 1905 und 68 % im Jahre 1897).

Die am Ende des Berichtsjahrs der Abteilung B angehörenden 238 150 Mitglieder verteilten sich auf die einzelnen Lohnklassen, wie folgt:

Lohnklasse	mit einem Jahresarbeitsverdienst	Zahl der Mitglieder	in %	
			1906	1905
II	bis .... 550 M	5 934	2,40	3,60
III	von 551 — 850 „	61 646	25,80	31,47
IV	„ 851 — 1 050 „	57 518	24,15	26,61
V	„ 1 051 — 1 200 „	48 199	20,24	18,43
VI	„ 1 201 — 1 350 „	35 500	14,91	12,02
VII	von mehr als 1 350 „	29 353	12,32	7,07.

Die Zahl der aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitglieder betrug im Jahre 1906 18 066 gegen 18 159 im Jahre 1905 und 12 785 im Jahre 1904. Davon traten aus:

1	2	3	4
infolge	im Jahre		
	1904	1905	1906
Ablebens	1 474	1 628	1 572
Übertritts in den Bezug einer Zusatzrente	1 845	2 060	2 173
bahnseitiger Gewährung einer Unfallrente	77	67	83
Übernahme in das Verhältnis von Eisenbahnunterbeamten	2 771	6 806	6 147
zusammen	6 167	10 561	9 975.

Die Sterblichkeitsziffer hat durchschnittlich auf je 100 Mitglieder der Abteilung A 0,66 und bei der Abteilung B 0,69 betragen, gegen 0,62 und 0,75 im Jahre 1905.

Die Einnahmen der Arbeiterpensionskasse betrugen im Berichtsjahr:

Bezeichnung der Einnahmen	Abteilung A M	Abteilung B M
Zinsen	1 106 132	2 813 308
Eintrittsgelder	—	45 180
Laufende regelmäßige Beiträge:		
a. der Kassenmitglieder	2 033 608	3 108 411
b. der Eisenbahnverwaltung	2 033 608	3 108 411
Außerordentlicher Beitrag der Eisenbahnverwaltung	—	878 475
Beiträge freiwilliger Mitglieder, Beitragsnachzahlungen, Beiträge ehemaliger Mitglieder der braunschweigischen Arbeiterpensionskasse	36 459	860 310
Wiedereingezahlte Beiträge	—	18 064
Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A an Abteilung B (§ 65 Abs. 7 der Satzungen)	—	373 434
Miete und Pacht für Grundstücke	76 746	—
Strafgelder und sonstige Einnahmen	—	—
	5 286 553	11 205 593.

Die Einnahme ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr bei Abteilung A um rd. 530 100 M und bei Abteilung B um 1 896 000 M gestiegen.

An laufenden Beiträgen entfielen durchschnittlich auf ein versicherungspflichtiges Mitglied bei der Abteilung A 7,04 M, bei der Abteilung B 15,48 M.

Die Ausgaben der Pensionskasse werden in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt:

Bezeichnung der Ausgaben	Abteilung A M	Abteilung B M
Renten (§§ 125—127 des Gesetzes)	2 163 527	—
Zusatzrenten	—	1 521 620
Satzungsmäßiges Witwengeld	—	1 326 690
„ Waisengeld	—	350 465
Invalidenpensionen } auf Grund älterer Satzungen	—	55 890
Witwengeld } auf Grund älterer Satzungen	—	76 507
Waisengeld } auf Grund älterer Satzungen	—	461
Abfindung bei Wiederverheiratung von Witwen	—	31 599
Sterbegeld	—	100 176
Heilverfahren	544 932	—
Invalidenhauspflege	52 176	—
Beitragserstattungen	89 375	383 723
Verwaltungskosten	8 926	5 288
Erhebungen bei Gewährung oder Entziehung von Renten usw.	13 979	—
Schiedsgerichtskosten	4 010	—
Zuwendung der Abteilung A an Abteilung B (§ 65 Abs. 7 der Satzungen)	373 434	—
Sonstige Ausgaben	—	4 062
zusammen	3 250 359	3 856 481.

Anlage 15. Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahre bei der Abteilung A um rd. 285 100 ℳ und bei der Abteilung B um rd. 574 800 ℳ gestiegen.

Im Jahre 1906 wurden von der Pensionskasse 2 745 Invalidenrenten, 203 Krankenrenten und 373 Altersrenten festgesetzt.

Ausgeschieden sind aus dem Bezuge von:

Invalidenrenten .... 1 250 Personen,
Krankenrenten .... 215 „ ,
Altersrenten .... 505 „ .

Am 1. Januar 1907 waren vorhanden Empfänger von:

Invalidenrenten .... 13 227 Personen,
Krankenrenten................ 160 „ ,
Altersrenten .... 1 753 „ .

Die Zahl der Empfänger und Empfängerinnen laufender Bezüge aus der Abteilung B ergibt sich aus der folgenden Übersicht:

1	2	3	4	5
Es waren vorhanden:	Empfänger und Empfängerinnen			
	von Pensionen, Zusatzrenten und Ausnahmerenten	von Witwengeld	von Waisengeld	zusammen
am 1. Januar 1906	10 146	13 915	13 221	37 282
„ 1. „ 1907	11 366	15 085	13 863	40 314
im Durchschnitt im Jahre 1906	10 756	14 500	13 542	38 798
1905	9 591	13 267	12 692	35 550
1904	8 535	12 048	11 832	32 415
1903	7 439	10 851	11 038	29 328
1902	6 314	9 671	10 156	26 141
1901	5 278	8 383	9 134	22 795
1900	4 339	7 020	7 816	19 175
1899	3 628	5 936	6 662	16 226
1898	3 073	5 079	5 848	14 000
1897	2 494	4 269	5 004	11 767.

Die Zahl der Bezugsberechtigten hat sich im Jahre 1906 um 3 032 Personen (gegen 3 463 Personen im Vorjahre) und zwar um 1 220 Pensionäre, 1 170 Witwen und 642 Waisen vermehrt.

Bei besonderer Bedürftigkeit und in Fällen, in denen von erwerbsunfähig gewordenen Kassenmitgliedern oder von den Hinterbliebenen verstorbener Kassenmitglieder Ansprüche gegen die Kasse nicht erhoben werden konnten, sind, wie in den Vorjahren, aus den hierfür bereiten Mitteln der Eisenbahnverwaltung einmalige oder laufende Beihilfen gewährt worden.

Über die Einnahmen und Ausgaben der im April 1904 eröffneten beiden Lungenheilstätten der Arbeiterpensionskasse „Stadtwald" in Melsungen und „Moltkefels" in Schreiberhau i. R., im Jahre 1906 gibt die nachstehende Zusammenstellung einen Überblick:

	Heilstätte Stadtwald ℳ	Heilstätte Moltkefels ℳ
Einnahmen:		
Entschädigung für die Aufnahme von Nichtmitgliedern	19 245	17 088
Erlös aus Erträgnissen von Land, Garten, Wald	2 165	324
Verschiedenes	1 770	507
Summe	23 180	17 919
Ausgaben:		
Personal (Gehalt, Löhne, Reisekosten, Remunerationen, Weihnachtsgeschenke, Versicherungsbeiträge)	29 569	31 784
Beköstigung für Pfleglinge und Personal	94 372	77 599
Auslagen für Pfleglinge	6 054	6 079
Wäsche (Reinigung, Instandhaltung, Ergänzung)	1 359	2 539
Arzneien, Instrumente, Apparate, Verbandstoffe, Drogen	4 706	4 493
Heizung, Beleuchtung, Desinfektion	14 806	12 503
Wasserversorgung, Abwässerentfernung, Eisbeschaffung	3 994	176
Unterhaltung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen	5 696	5 897
Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien (ausschließlich Wäsche)	3 472	5 479
Unterhaltung von Garten, Land, Park, Wald	5 488	4 192
Materialien für die Reinigung von Haus, Kleidern, Stiefeln usw.	1 950	740
Bureaukosten (Schreibutensilien, Porto, Fernsprecher)	506	909
Seite	171 972	152 390

	Heilstätte Stadtwald M	Heilstätte Moltkefels M
Übertrag....	171 972	152 390
Fuhrwerk	2 902	1 307
Versicherungsbeträge und Steuern	850	717
Lesestoff, Spiele, Gottesdienst	1 414	1 950
Verzinsung und Abschreibung	38 312	32 111
Verschiedenes	1 800	813
Summe der Ausgabe....	217 250	189 288
Hiervon ab der Wert der Bestände bei der Inventur am 31. Dezember 1906	7 119	7 317
bleiben....	210 131	181 971
Hiervon ab die Einnahmen	23 180	17 919
verbleiben an Ausgaben....	186 951	164 052

Im Jahre 1906 wurden in beiden Heilstätten insgesamt 1 293 Personen (748 in Stadtwald und 545 in Moltkefels) behandelt. Von diesen 1 293 Personen wurden 202 aus dem Jahre 1905 übernommen, so daß im Jahre 1906 1 091 Personen in Zugang kamen. Von diesen entfielen auf Pensionskassenmitglieder 953, auf Eisenbahnbeamte 128, auf Unfallverletzte für Rechnung der Eisenbahnverwaltung 10. Bei 957 Pfleglingen wurde das Heilverfahren im Jahre 1906 abgeschlossen. Die Gesamtzahl der Krankenverpflegungstage betrug bei „Stadtwald" 43 309, bei „Moltkefels" 36 458. Von dieser Gesamtzahl entfielen auf die im Jahre 1906 abgeschlossenen Fälle der Heilbehandlung bei „Stadtwald" 37 174, bei „Moltkefels" 36 189 Verpflegungstage oder durchschnittlich 72 und 82 Tage auf einen Fall.

Die Einnahmen und Ausgaben der drei Invalidenheime im Jahre 1906 ergeben sich aus der nachstehenden Übersicht:

Es betrugen	Invalidenheim Jenkau M	Invalidenheim Birkenwerder M	Invalidenheim Herzberg M
die Einnahmen	8 609	5 231	6 452
die Ausgaben	26 945	17 946	27 577.

Von den Einnahmen entfielen auf die von den Invaliden abzutretenden Invalidenrenten 13 031 M und auf anteilige Zusatzrenten aus der Abteilung B 2 096 M.

Die Kosten für die Verpflegung eines Invaliden betrugen durchschnittlich für den Tag:

im Invalidenheim Jenkau .... 70 Pf,
" " Birkenwerder .... 80 " ,
" " Herzberg .... 89 " .

Am Ende des Jahres 1906 befanden sich:

im Invalidenheim Jenkau .... 25 Invaliden,
" " Birkenwerder .... 32 " ,
" " Herzberg .... 47 " .

Die erzielten Überschüsse und die Vermögensbestände der Pensionskasse betrugen:

1	2	3	4	5	6
	Überschüsse		Vermögensbestände		
im Jahre	Abteilung A M	Abteilung B M	am Ende des Jahres	Abteilung A M	Abteilung B M
1897	2 528 437	3 552 321	1897	16 410 694	35 643 196
1898	2 661 970	3 790 185	1898	19 072 740	39 432 613
1899	2 670 440	4 109 658	1899	21 750 579	43 560 691
1900	1 198 191	5 663 134	1900	21 921 097	47 119 016
1901	2 193 233	4 812 848	1901	24 677 433	53 278 797
1902	2 049 581	4 997 043	1902	26 909 599	58 857 422
1903	2 062 235	5 022 390	1903	28 961 286	64 167 700
1904	1 585 614	5 548 959	1904	30 467 014	69 563 190
1905	1 791 263	6 027 892	1905	32 156 603	75 249 034
1906	2 036 194	7 349 112	1906	33 769 110	81 564 568.

Von dem Vermögen der Abteilung A von 33 769 110 M entfallen auf

das Gemeindvermögen .... 941 018 M,
" Sondervermögen .... 32 828 092 " .

Anhang.

Vorläufiger Bericht

über die

Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1907.

I. Beginn der Wirksamkeit. Geschäftskreis und Geschäftserledigung im allgemeinen.

Das zufolge des Allerhöchsten Erlasses vom 25. März 1907 (Gesetzsamml. S. 79) errichtete

Königliche Eisenbahn-Zentralamt

hat am 1. April 1907 seine Wirksamkeit nach Maßgabe der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen — Gesetzsamml. 1907 S. 79 — und der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Geschäftsordnung — E.-V.-Bl. 1907 S. 142 ff. — begonnen. Es sind ihm übertragen:

A. der Ausgleich

1. der Güterwagen sowie die Mitüberwachung des Wagenumlaufs und die Abrechnung mit fremden Eisenbahnen;
2. von Personen- und Gepäckwagen bei besondern Anlässen nebst der Vorbereitung der Verteilung neubeschaffter Fahrzeuge auf die Eisenbahndirektionsbezirke, der Mitüberwachung des Umlaufs der Personen- und Gepäckwagen, ferner der Vertretung bei den Wagenbeistellungsverhandlungen und der Abrechnung mit fremden Eisenbahnen;

B. nach den vom Minister allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Weisungen die Beschaffung:

1. der Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen, Weichen und Herzstücke und des gemeinsam zu beschaffenden Kleineisenzeugs;
2. der Lokomotiven und Wagen sowie der elektrischen Fahrzeuge;
3. der Steinkohlen, des Koks und der Steinkohlenbriketts sowie anderer wichtiger Materialien;

   zu 1 bis 3 einschließlich der Abnahme von Materialien und Fahrzeugen sowie der Bauüberwachung der letztern auf den liefernden Werken, ferner der einheitlichen Regelung der Wiederverwendung und des Ausgleiches noch brauchbarer und des Verkaufs unbrauchbarer Altmaterialien sowie der Fürsorge für die Ausmusterung der Fahrzeuge nach einheitlichen Grundsätzen;

C. zur Vorbereitung der Entscheidung des Ministers die Bearbeitung

1. von Musterentwürfen für den Oberbau, die Weichen und andere Oberbauanordnungen, für Stellwerk-, Signal-, Telegraphen-, Fernsprech- und Blockeinrichtungen sowie für Hochbauten;
2. von Musterentwürfen für Lokomotiven und Wagen nebst ihren Bestandteilen und Zubehörstücken, für Wasserstationseinrichtungen, Wasser- und Lastenkrane, Drehscheiben und Schiebebühnen;

3. von Vorschlägen zur Erhöhung der Betriebssicherheit;
4. allgemeiner Werkstattsangelegenheiten;
5. allgemeiner Fragen, betreffend die Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien sowie die Inventarien, nebst der Leitung und Beaufsichtigung der Versuchsanstalt für Oberbaumaterialien und Bettungsstoffe sowie des Imprägnierungswesens und der chemischen Versuchsanstalt;
6. allgemeiner Drucksachenangelegenheiten;
7. einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, Finanz-, Bureau-, Kassen- und Kontrollordnungen;
8. allgemeiner Personal- und Wohlfahrtssachen;

D. die Vermittlung
1. der Besetzung mittlerer Beamtenstellen, soweit Regelungen für den gesamten Staatsbahnbereich in Betracht kommen;
2. des Austausches von Neubaupersonal und von technischen Dienstbewerbern;
3. des Austausches von Arbeitskräften;

E. die Verwaltung der Kleiderkasse für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung;

F. die Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte für die Pensionskasse der Arbeiter und für die Verbandskrankenkasse.

Das Eisenbahn-Zentralamt hat die Geschäftsführung und Leitung in den Ausschüssen, die namentlich in den vorstehend unter C erwähnten Angelegenheiten für den Staatsbahnbereich aus Vertretern der Eisenbahndirektionen und aus Inspektionsvorständen bestellt sind; ihm liegt ferner die Leitung von Versuchen mit neuen Einrichtungen ob, die von den Ausschüssen beschlossen oder von dem Minister angeordnet sind. In der Anlage sind die zur Zeit bestellten ständigen Ausschüsse aufgeführt, in denen die Geschäftsführung und Leitung dem Zentralamt übertragen ist.

Die Zusammenfassung der Geschäftsführung und Leitung der Ausschüsse an einer Stelle hat mehrfache Vorteile gezeitigt. Insbesondere ist die geschäftliche Behandlung der Vorschläge und Anregungen vereinfacht und die gemeinsame Arbeit der auf verwandten Gebieten tätigen Ausschüsse bedeutend erleichtert.

Die Überleitung der Geschäfte von den früher zuständig gewesenen Stellen auf das Eisenbahn-Zentralamt hat sich ohne Störung im innern Geschäftsbetrieb und im Verkehr mit den Lieferwerken und Lokomotiv- und Wagenbauanstalten vollzogen.

Der Geschäftsverkehr des Eisenbahn-Zentralamtes mit den ihm unterstellten Abnahme- und Bauüberwachungsbeamten, den zahlreichen Lieferwerken und Lokomotiv- und Wagenbauanstalten und mit den Eisenbahndirektionen und deren Dienststellen ist umfangreich. Die Zahl der täglichen Eingänge beträgt durchschnittlich über 1 200, von denen gegen 400, namentlich solche, die die tägliche Wagengestellung betreffen, telegraphisch erledigt werden.

Über die einzelnen Zweige der Geschäftstätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes ist folgendes zu berichten:

II. Ausgleich der Güter- und Personenwagen.

1. Güterwagen.

Eine sehr wichtige Aufgabe des Eisenbahn-Zentralamtes ist die Verteilung der Güterwagen nach Maßgabe der hierfür bestehenden allgemeinen Vorschriften. Täglich laufen die telegraphischen Meldungen der einzelnen Wagenbureaus über den Bestand und Bedarf an Güterwagen aller Art bei dem Eisenbahn-Zentralamt ein, und dieses verfügt die Absendung verfügbarer Wagen nach denjenigen Bezirken, in denen der stärkste Bedarf vorliegt.

Die offenen, zur Kohlenbeförderung geeigneten Wagen werden ohne weiteres von den Stationen, wo sie leer werden, nach bestimmten Bedarfsgebieten — den großen Kohlenbezirken — leer abgesandt, soweit sie nicht wieder beladen werden. Hier besteht die Aufgabe des Eisenbahn-Zentralamtes hauptsächlich darin, die Verschiebung zwischen den westlichen und östlichen Kohlengebieten, wie sie der wechselnde Verkehr mit sich bringt, durch Zuweisung der in dem mittlern Bezirke verfügbaren Wagen nach dem Westen oder Osten auszugleichen.

Die Wagenverteilung des Eisenbahn-Zentralamtes erstreckt sich nicht nur auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, sondern darüber hinaus auf den Bezirk des sogenannten preußischen Staatsbahnwagenverbandes. Hierzu gehören außer den preußisch-hessischen Staatsbahnen die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die oldenburgischen Staatsbahnen; an den Einrichtungen nehmen auch die Königliche Militäreisenbahn und die zahlreichen anschließenden Privat-Neben- und Kleinbahnen teil, deren Versorgung mit Wagen eine der Verbandsbahnen übernommen hat. Die Benutzung der Güterwagen dieses Verbandes ist eine völlig freie, nicht ein-

geschränkt durch die Zugehörigkeit zu einem Bezirke. Die Anzahl der Güterwagen des Verbandes hat betragen:

	am 1. April 1907:	am 1. Oktober 1907:
bedeckte insgesamt:	100 619	102 956 (+ 2 337)
offene insgesamt:	242 849	251 880 (+ 9 031)
zusammen:	343 468	354 836 (+ 11 368).

Die Geschäftsführung und Leitung im Staatsbahnwagenverbande ist dem Eisenbahn-Zentralamt übertragen.

Außer der Verteilung der Güterwagen liegt der geschäftsführenden Verwaltung die gleichmäßige Durchführung der zur Beschleunigung des Wagenumlaufs erlassenen Vorschriften innerhalb des gesamten Verbandsgebiets ob. Das Eisenbahn-Zentralamt hat sich dieser Aufgabe entledigt durch örtliche Prüfungen, bei denen die Tätigkeit der Wagenbureaus, der Unterverteilungstellen und der Stationen eingehend geprüft, schwebende Angelegenheiten der Wagenverteilung möglichst mündlich erledigt und zahlreiche Anregungen zu Verbesserungen aller Art gegeben wurden.

Weiter hat das Zentralamt auf Grund der ihm wöchentlich vorzulegenden Nachweise über die Bestände an ausbesserungsbedürftigen Güterwagen auf möglichste Beschleunigung der Ausbesserungen hingewirkt.

Von dem Zentralamt ist auch die bereits vor seiner Errichtung begonnene Bearbeitung einheitlicher Vorschriften über die Benutzung usw. der Güterwagen weitergeführt und vollendet worden. Das Ergebnis sind die nach Genehmigung durch den Minister am 1. Oktober 1907 in Kraft getretenen „Güterwagenvorschriften", die einerseits die ältern Einzelvorschriften zweckmäßig zusammenfassen und anderseits zahlreiche bisher nur für einzelne Direktionsbezirke erlassene nützliche Bestimmungen verallgemeinern. Ihr Inhalt erstreckt sich auf die Benutzung, Bestellung, Meldung, Verteilung und Überweisung der Wagen, die Ausübung und Überwachung des Wagendienstes, die Ladefristen, die Benutzung der Wagen zu Dienstgutsendungen, die Maßnahmen gegen den Wagenmangel, das Vermieten und Mieten von Güterwagen und das Verhältnis zu fremden Bahnen. Den Ausführungsbestimmungen der einzelnen Verwaltungen sind solche Anordnungen überlassen, deren gesonderte Regelung durch örtliche Verhältnisse bedingt ist.

Dem Eisenbahn-Zentralamte liegt ferner die Verwaltung der Hauptdeckenniederlage und die Fürsorge für die Beschaffung der Wagendecken ob.

Abrechnung mit fremden Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Zentralamt besorgt die Abrechnung mit fremden Eisenbahnen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen durch das ihm unterstellte Wagenabrechnungsbureau, das vorläufig seinen Sitz noch in Magdeburg hat. Diesem Bureau liegen außer der Abrechnung der Wagenmieten auch die Abrechnung der Wagenwiederherstellungskosten, der Ausgleich der Deckenverzögerungsgebühren und die Geschäfte der „Zentralwagenkontrolle" ob; es besorgt gleichzeitig die Wagenmieteabrechnung für 131 an die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen anschließende Neben- und Kleinbahnen.

In der Zeit vom 1. April bis 1. Oktober 1907 hat das Wagenabrechnungsbureau rd. 3½ Millionen Wagenläufe und rd. 18½ Millionen Mark Wagenmiete abgerechnet. Die Anzahl der in demselben Zeitraume gegen die Schuldnachweise der fremden Verwaltungen gezogenen Prüfungsbemerkungen betrug nach Schätzung rd. 219 000.

Als „Zentralwagenkontrolle" gleicht das Wagenabrechnungsbureau monatlich das Guthaben und die Schuld an Wagenmiete für die dem Abrechnungsverbande beigetretenen 91 Eisenbahnverwaltungen aus. Die Anzahl der angemeldeten Schuldposten betrug für die Zeit vom 1. April bis 1. Oktober 1907 9 300. Die ausgeglichenen Beträge betrugen monatlich im Durchschnitt 4,6 Millionen Mark.

2. Personen- und Gepäckwagen.

Der Wirkungskreis des Eisenbahn-Zentralamtes als Hauptausgleichstelle für Personen- und Gepäckwagen umfaßt:

die Deckung des Wagenbedarfes für Beförderungen von landwirtschaftlichen Arbeitern, Manövertruppen, Reservisten und Rekruten sowie für außerordentliche Beförderungsleistungen bei besondern Anlässen, z. B. Ausstellungen, Auswanderungen und Rückwanderungen größern Umfanges.

Zur Ausführung von Massenbeförderungen der erwähnten Art sind seit 1. April 1907 umfangreiche Wagenüberweisungen von einem Direktionsbezirk in einen andern nötig gewesen. Die zu diesem Zwecke mehrfach vorgenommenen örtlichen Prüfungen gaben Anlaß zur Einrichtung wirtschaftlicher Wagenläufe.

Verteilung beschaffter neuer Wagen auf die Eisenbahndirektionsbezirke.

In den mit den Vertretern der Eisenbahndirektionen abgehaltenen Besprechungen sind die Vorschläge für die Verteilung der für das Etatsjahr 1907 beschafften und der für 1908 zu beschaffenden neuen Personen- und Gepäckwagen festgestellt worden. Es handelte sich hierbei um 2 600 Personen- und 1 100 Gepäckwagen.

Geschäftsführung im europäischen Personenwagen-Durchgangsverkehre.

Am europäischen Personenwagen-Durchgangsverkehre sind 72 Eisenbahnverwaltungen (2 belgische, 1 dänische, 34 deutsche, 4 französische, 2 italienische, 3 niederländische, 19 österreichische, 1 rumänische, 1 russische, 2 schweizerische und 3 ungarische) beteiligt. Jährlich zweimal vereinigen sich Vertreter dieser Verwaltungen zu europäischen Wagenbeistellungskonferenzen, deren Hauptgegenstand die Vereinbarung der durchgehenden Wagenläufe für die nächste Fahrplanzeit bildet. Dabei wird die möglichst weite Durchführung ganzer Wagenzüge zum Zwecke einer wirtschaftlichen Ausnutzung der Fahrzeuge, zur Entlastung der Übergangsstationen und zur Vermeidung des Umsteigens der Reisenden verfolgt.

Das Eisenbahn-Zentralamt hat die allgemeinen Vorbereitungen für diese Wagenbeistellungsverhandlungen zu treffen und den Vorsitz zu führen, soweit es sich um allgemeine Angelegenheiten und um solche der deutschen Gruppe handelt. Außerdem hat das Zentralamt den Naturalausgleich im gesamten europäischen Personenwagen-Durchgangsverkehre zu regeln. Dieser Ausgleich erstreckte sich für die Winterfahrplanzeit 1906/07 auf eine Leistung von 92 Millionen Achskilometern.

III. Beschaffung und Abnahme von neuen Materialien und Fahrzeugen sowie Bauüberwachung der letztern. Altmaterialien.

1. Schienen, eiserne Schwellen, Kleineisen, Weichen.

Die eisernen Oberbaumaterialien werden teils von den dem Stahlwerksverbande angehörenden Werken auf Grund der mit dem Verbande abgeschlossenen Verträge geliefert, teils auf Grund öffentlicher oder engerer Ausschreibung oder freihändig beschafft.

Der Bedarf an Oberbaumaterialien war in der Berichtszeit ungewöhnlich groß. Es sind beschafft:

für das Jahr:	Schienen	eiserne Schwellen	Kleineisen	Weichen	Herzstücke
1907	464 000 t	208 500 t	190 000 t	15 200 Stck.	21 000 Stck.,
dagegen:					
1906	307 500 „	146 000 „	134 000 „	11 200 „	14 300 „ ,
1905	273 000 „	154 000 „	114 000 „	9 800 „	13 000 „ .

Die beteiligte Industrie war fast im ganzen Verlaufe des Jahres 1907 vom In- und Auslande in einer Weise beansprucht, daß es ihr nur mit Mühe gelang, die mit der Staatseisenbahnverwaltung vereinbarten Lieferfristen einzuhalten. Im allgemeinen sind Störungen der Bautätigkeit infolge Materialmangels nicht eingetreten.

Die für das Jahr 1907 zu beschaffenden Oberbaumaterialien aus Eisen und Stahl werden einen Geldaufwand von rd. 120 Millionen Mark verursachen.

Für die Beschaffung der im Jahre 1908 erforderlichen Oberbaumaterialien sind die nötigen Anordnungen getroffen, nachdem zufolge Festsetzung des Ministers der öffentlichen Arbeiten neue Verträge mit dem Stahlwerksverbande abgeschlossen sind. Soweit die Oberbaumaterialien nicht vom Stahlwerksverbande zu liefern sind, finden Ausschreibungen statt.

Ausgleich zwischen Bedarf und Überschuß an alten brauchbaren Oberbaumaterialien.

Hand in Hand mit der Beschaffung neuer Materialien geht die dem Eisenbahn-Zentralamt als Ausgleichstelle obliegende Regelung der Überweisung derjenigen alten brauchbaren Oberbaumaterialien, die beim Umbau von Schnellzugstrecken und andern wichtigern Linien über den Bedarf gewonnen werden, auf minder verkehrsreichen Linien andrer Bezirke aber mit Nutzen wieder verwendet werden können.

Dieser Ausgleich ist bedeutend; in den letzten Jahren sind altbrauchbare Oberbaumaterialien gefordert und gestellt:

für 1904 .... für 220 km Gleis,
„ 1905 .... „ 234 „ „ ,
„ 1906 .... „ 255 „ „ ,

während für das Jahr 1907 eine Forderung an altbrauchbarem Oberbaumaterial für 375 km Gleis vorliegt.

Von dem angemeldeten alten brauchbaren Material wurden 2 000 t zum Verkaufe freigegeben, weil sich ihr Wiedereinbau nach den Feststellungen des Eisenbahn-Zentralamtes nicht mehr lohnte.

2. Hölzerne Bahn- und Weichenschwellen.

Das Eisenbahn-Zentralamt beschafft die erforderlichen hölzernen Bahn- und Weichenschwellen für den gesamten Staatsbahnbereich.

Seit dem 1. April 1907 sind an Schwellen abgenommen:

kieferne	Bahnschwellen	1. Klasse	350 000	Stück,
"	"	2. "	850 000	" ,
eichene	"	1. "	280 000	" ,
"	"	2. "	22 000	" ,
buchene	"	1. "	456 000	" ,
"	"	2. "	150 000	" ,
kieferne	Weichenschwellen		150 000	" ,
eichene	"		320 000	" .

3. Fahrzeuge.

a. Lokomotiven.

In der Zeit vom 1. April bis 1. Dezember 1907 sind 857 Lokomotiven angeliefert, die bereits vor Errichtung des Eisenbahn-Zentralamtes bestellt waren. Die Abwicklung der Verträge vollzog sich ohne Verzögerung.

Im laufenden Etatsjahre wurden 710 neue Lokomotiven zur Anlieferung in den Monaten April bis einschließlich Oktober 1908 in Bestellung gegeben und zwar an 13 Lokomotivfabriken, die im Gebiete der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ihren Sitz haben.

Zur Beschleunigung der Ausbesserungsarbeiten an den Lokomotiven sind als Ersatzteile Lokomotivkessel sowie Radsätze für Lokomotiven und Tender beschafft worden.

b. Personen-, Gepäck- und Postwagen.

Von den für das Etatsjahr 1907 bestellten 2 852 Personenwagen, 1 140 Gepäckwagen, 42 Drehgestellen für Eisenbahnwagen, 76 Bahnpostwagen, 18 Drehgestellen für Bahnpostwagen wurden die in den Monaten April bis Dezember zu liefernden ohne wesentliche Verzögerungen fertiggestellt.

Zur Lieferung in den Monaten April bis einschließlich Oktober 1908 sind im laufenden Etatsjahre 1 495 Personenwagen, 640 Gepäckwagen, 30 Drehgestelle für Eisenbahnwagen und 37 Bahnpostwagen in Bestellung gegeben. An der Lieferung der Wagen sind 28 deutsche Wagenfabriken beteiligt.

c. Güterwagen.

Für das Etatsjahr 1907 waren bereits vor Errichtung des Zentralamtes 26 944 Güterwagen nebst Radsätzen, 4 600 Schemel, 12 500 Schutzbretter, 7 000 Vorlegebäume, 48 000 Laternen, 30 000 Sitzbretter und 25 000 Rückenlehnen bestellt. Die in den Monaten April bis Dezember 1907 fälligen Lieferungen geschahen mit wenigen Ausnahmen pünktlich.

Zur Ablieferung in den Monaten April bis einschließlich Oktober 1908 sind 14 160 Güterwagen nebst Radsätzen und 6 000 Ersatzradsätze in Bestellung gegeben und zwar bei 32 deutschen Wagenbauanstalten und Radsatzwerken.

4. Bauüberwachung und Abnahme.

Das Eisenbahn-Zentralamt hat im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen die Überwachung des Baues und die Abnahme der Eisenbahnfahrzeuge, einschließlich der Güteprüfung und Abnahme der dazu erforderlichen Materialien und der Kesseluntersuchungen und Druckproben zu besorgen. Ferner veranlaßt es die Bauüberwachung und Abnahme zusammengesetzter Eisenbauteile auf den Lieferwerken, gleichfalls einschließlich der Güteprüfung und Abnahme der Materialien dazu, soweit dies nicht von einzelnen Eisenbahndirektionen den bauleitenden Beamten übertragen ist. Endlich bewirkt das Zentralamt die Güteprüfung und Ab-

nahme sämtlicher Oberbau- und Werkstattsmaterialien, soweit sie aus Metallen hergestellt sind.

Vom 1. April bis Ende November 1907 wurden für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen etwa 870 Lokomotiven, 2 310 Personen- und Gepäckwagen und 18 430 Güterwagen dem Betriebe übergeben, deren Bau von Beamten des Zentralamtes überwacht worden war. Außer der Abnahme der meisten Materialien zu diesen Fahrzeugen, der Werkstattsmaterialien (Radreifen, Achsen, Federn, Kupfer usw.) und der Materialien zu den meisten Eisenbauten wurden in der angegebenen Zeit etwa 44 950 Radsätze, 255 100 t Schienen, 1 409 700 Stück Laschen, 51 947 000 Stück sonstiges Kleineisenzeug und 4 420 000 Stück verschiedene Weichenteile abgenommen.

Neben diesen Abnahmen für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen wurden auch für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, für Private sowie für andere in- und ausländische Eisenbahnen viele Abnahmen gegen Erstattung der Kosten bewirkt, soweit es ohne Vermehrung der Abnahmebeamten ausführbar war. Es wurden 35 Lokomotiven, 15 Personen- und etwa 450 Güterwagen für Rechnung Dritter im Bau überwacht. Bei den Wagen handelte es sich hauptsächlich um Privatwagen, die in den Staatsbahnwagenpark eingestellt werden, bei den Lokomotiven um solche für Chile und Brasilien. Gegen 1 870 für das In- und Ausland bestimmte neue Eisenbahnfahrzeuge wurden auf ihre Lauffähigkeit untersucht und etwa 150 Lokomotivkesselprüfungen ausgeführt. Außerdem wurden rd. 10 540 Radsätze und Radsatzteile, die für die vorstehend bezeichneten Privatwagen und eine ausländische Eisenbahn bestimmt waren, sowie die verschiedensten Oberbau- und Werkstattsmaterialien und Materialien zu Fahrzeugen für Portugal, Schweden, den Orient usw. von Beamten des Zentralamtes abgenommen.

5. Dienstkohlen und andere wichtige Betriebsmaterialien.

Für das Etatsjahr 1907 sind insgesamt rd. 9 200 000 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts für Lokomotivfeuerung, Kesselheizung und Heizung von Diensträumen zu liefern.

Dem Eisenbahn-Zentralamte liegt hierbei der Abschluß und die Abwicklung der Verträge ob sowie insbesondere die Regelung der Abfuhr nach den Lagerstellen des Staatsbahnbereiches derart, daß nicht nur die einzelnen Dienststellen jeweilig versorgt, sondern auch die für unvorhergesehene Fälle nötigen Kohlenbestände vorrätig sind.

Schon bald nach Beginn des Etatsjahrs 1907 ergaben sich bei der Deckung des Kohlenbedarfes Schwierigkeiten. Die Rückstände einzelner Lieferer wuchsen mehr und mehr an und die Bestände gingen zurück. Es war zu befürchten, daß bei weitern Rückständen in der Kohlenlieferung die Mindestbestände an Kohlen angegriffen werden würden. Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurden daher — größtenteils für Rechnung der rückständigen Lieferer — durch Vermittlung deutscher Firmen rd. 320 000 t englische Kohlen beschafft. Die Anfuhr dieser Kohlen ist so geregelt, daß in erster Linie die Lokomotivstationen der Nord- und Ostseehäfen und sodann die diesen nächstgelegenen Stationen versorgt werden. Durch diese Maßnahmen sind ernstere Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung vermieden worden.

Außer den Dienstkohlen sind von dem Zentralamte präparierte Holzkohlen, Spiritus, ferner die Materialien zur Bereitung der Lichtpatronen (Paraffin, Stearin, Wachs) und Kalziumkarbid zur Herstellung des Mischgases beschafft.

IV. Vorbereitung von Musterentwürfen und allgemeinen Anordnungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Tätigkeit der Ausschüsse.

Der Schwerpunkt der Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes liegt in der Vorbereitung von Entwürfen zu technischen und Verwaltungseinrichtungen allgemeiner Art auf den Gebieten, für die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten Ausschüsse eingesetzt sind, deren Geschäftsführung und Leitung dem Eisenbahn-Zentralamt übertragen ist.

Die Ausschüsse bestehen aus Beamten des gesamten Staatsbahnbereiches. Beamte der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nehmen an den Beratungen mehrerer Ausschüsse, Beamte der sächsischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen an den Betratungen der Ausschüsse teil, die sich mit der Vervollkommnung der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu befassen haben.

Im einzelnen ist über die Angelegenheiten, die in den Ausschüssen beraten sind, und über die Ausschußbeschlüsse, deren Durchführung vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt ist, oder auf Grund deren erneute Beratungen und Ausarbeitungen oder auch Erprobungen im Betriebe angeordnet sind, folgendes zu bemerken:

1. Eisenbahnoberbau, Weichen und andere Oberbauanordnungen.

Der Ausschuß befaßte sich hauptsächlich mit der Aufstellung von Musterentwürfen für Oberbauanordnungen, von allgemeinen Lieferungsbedingungen und von allgemeinen Vorschriften für die Unterhaltung des Oberbaues. Anträge auf Prüfung neuer Erfindungen auf dem Gebiete des Oberbaues wurden in 25 Fällen gestellt und erledigt.

2. Stellwerk-, Signal-, Telegraphen- und Blockeinrichtungen.

Die ständigen unter Nr. 2 und 3 der Anlage bezeichneten beiden Ausschüsse mußten zahlreiche Einrichtungen prüfen, die die Erhöhung der Betriebssicherheit, die Erleichterung des Dienstes der Beamten und die wirtschaftlichere Gestaltung des Sicherheitsdienstes bezwecken. Besonders sind hervorzuheben:

a. ein Niederdruckluftstellwerk,
b. ein elektrisches Stellwerk,
c. ein Stellwerk mit mechanischer Weichen- und elektrischer Signalstellung,
d. eine elektrische Verriegelungseinrichtung an Weichen,
e. Schlösser zur Festlegung von Weichen und Gleissperren,
f. eine Blitzschutzvorrichtung,
g. ein Schienendurchbiegungskontakt,
h. eine elektrische Druckknopfsperre,
i. Anträge auf Prüfung von Erfindungen aus dem Gebiete des technischen Sicherungs-, Block- und Telegraphenwesens.

Neben den beiden ständigen Ausschüssen sind weitere Ausschüsse zur Aufstellung neuer Vorschriften für den Blockdienst, für den Stellwerkdienst, für das Entwerfen von Eisenbahnstationen mit besonderer Berücksichtigung der Stellwerke sowie für die Ausbildung und Prüfung der Stellwerkschlosser und Telegraphenmechaniker tätig gewesen.

Ferner sind Entwürfe für einheitliche Formen der Stellwerkanlagen bearbeitet worden.

3. Fahrzeuge.

Für die Vorbereitung und Beratung neuer und Verbesserung vorhandener Bauarten

a. von Lokomotiven,
b. von Personen-, Gepäck-, Post-, Schlaf- und Speisewagen,
c. von Güterwagen aller Art

besteht je ein Ausschuß, dessen Geschäftsführung und Leitung dem Eisenbahn-Zentralamt obliegt. In Angelegenheiten, die mehrere oder alle Gattungen des Fuhrparkes betreffen, treten die Ausschüsse zu gemeinsamen Beratungen zusammen.

Solche gemeinsamen Sitzungen haben seit Errichtung des Eisenbahn-Zentralamtes zweimal stattgefunden; den wichtigsten Beratungsgegenstand bildete die Aufstellung neuer Vorschriften für die Güte, Beschaffenheit und Prüfung der beim Bau von Eisenbahnfahrzeugen nebst Zubehör zu verwendenden Materialien.

Der Lokomotivausschuß hat seit dem 1. April 1907 85 Angelegenheiten beraten, darunter 5 Anträge auf Prüfung von Erfindungen.

Mehrere zum Teil bereits vor der Errichtung des Zentralamtes begonnene Entwürfe für Heiß- und Naßdampflokomotiven sind vollendet und dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. Eine Anzahl von Entwürfen zu Änderungen in der Bauart der Lokomotiven, die eine Vereinfachung der technischen Einrichtungen sowie Erleichterungen in der Handhabung und Unterhaltung der Lokomotiven bezwecken, ist in der Bearbeitung.

Der Personenwagenausschuß hat sich seit dem 1. April 1907 mit 63 Fragen beschäftigt, die teils vom Minister der öffentlichen Arbeiten, teils von dem Eisenbahn-Zentralamt oder den Eisenbahndirektionen zur Erörterung gestellt waren.

Mehrere neue Entwürfe für Personenwagen sind fertiggestellt und dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. An Musterzeichnungen zu Personen-, Post- und Gepäckwagen und ihren Einzelheiten wurden 67 Stück angefertigt; 19 befinden sich noch in der Bearbeitung.

Als Ergänzung zu den „Besondern Bedingungen für die Ausführung und Lieferung von Personen- und Gepäckwagen" wurden 10 neue Beschreibungen solcher Wagen verschiedener Gattungen angefertigt.

8 Anträge auf Prüfung von Erfindungen wurden dem Personenwagenausschuß zur Beratung überwiesen.

Der Güterwagenausschuß hat seit dem 1. April 1907 — teils auf Weisung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, teils auf Anregung der Eisenbahndirektionen — 21 Angelegenheiten beraten.

Mehrere neue Entwürfe für Güterwagen sind vollendet und dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. Ferner wurden 20 Musterblätter für Güterwagen sowie Werkzeichnungen für die Ausführung von Einzelheiten in großer Anzahl angefertigt.

Als geschäftsführende Verwaltung eines vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzten besondern Ausschusses hat das Eisenbahn-Zentralamt sich mit der Herstellung eines allgemein benutzbaren offenen Güterwagens mit Schnellentladevorrichtung befaßt. Auf das im Oktober 1906 erlassene Preisausschreiben haben 13 deutsche Wagenbauanstalten sich mit 17 Wagen eigenartiger Bauart beteiligt; 11 dieser Wagen werden gegenwärtig im Betriebe auf ihre Verwendbarkeit erprobt. Die endgültige Begutachtung der Wagen durch den Preisausschuß wird in einigen Monaten möglich sein.

Entwürfe für Eisenbahn-Triebwagen sind nach den besondern Weisungen des Ministers der öffenlichen Arbeiten im Zentralamt unter Zuziehung von Vertretern der Eisenbahndirektionen und geeigneter Geschäftsfirmen aufgestellt und beraten. Zum Studium der Triebwagenfrage wurden auch mehrfach Triebwagenbetriebe anderer, auch außerdeutscher (österreich-ungarischer, englischer, französischer und belgischer) Eisenbahnverwaltungen besichtigt.

Der für die Beratung neuer und geänderter Entwürfe für Bremsen und Kuppelungen eingesetzte Bremsausschuß hat seit Beginn der Wirksamkeit des Zentralamtes 19 Fragen beraten.

Versuchsfahrten zur Ermittlung einer geeigneten Schnellbahnbremse und einer Luftdruckbremse für Güterzüge wurden wiederholt ausgeführt.

Vertreter des Bremsausschusses haben auch an den Versuchen mit Güterzugbremsen teilgenommen, die von den österreichischen Staatsbahnen auf der Arlbergbahn und von den ungarischen Staatsbahnen auf der Strecke Preßburg—Neuhäusel und bei Fiume angestellt wurden.

4. Fahrdienstwesen.

Der zur Beratung von Fragen der Betriebshandhabung unter der Leitung des Eisenbahn-Zentralamtes bestehende Fahrdienstausschuß hat die Einführung der am 1. August 1907 bei allen deutschen Eisenbahnen in Kraft getretenen Fahrdienstvorschriften vorbereitet und gleichzeitig Zusatzbestimmungen und Erläuterungen zum Signalbuch entworfen. Zahlreiche Vorschläge und Anregungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurden eingehend geprüft.

Im ganzen umfaßten die Beratungen des Fahrdienstausschusses 87, teils vom Minister, teils von dem Eisenbahn-Zentralamt oder den Eisenbahndirektionen zur Erörterung gestellte Angelegenheiten, wovon 27 die Ausführung des laufenden Betriebsdienstes betrafen.

Von den aus Kreisen außerhalb der Eisenbahnbehörden zur Erörterung gestellten 60 Vorschlägen zur Erhöhung der Betriebssicherheit konnte keiner zur Einführung oder auch nur zur Anstellung von Versuchen empfohlen werden.

5. Werkstättenwesen.

Für die Beratung der im Eisenbahn-Zentralamte zu bearbeitenden wichtigern Fragen des Werkstättenwesens ist der Werkstättenausschuß am 1. April 1907 neu gebildet worden. Er hat bis jetzt über etwa 20 Fragen verhandelt, insbesondere für seine Tätigkeit ein einheitliches Programm entworfen, das die Billigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden hat.

6. Materialien- und Inventarienwesen; Holztränkung.

Der Materialienausschuß hat in drei Sitzungen 32 Angelegenheiten erörtert. Hiervon betrafen 14 Betriebsmaterialien, 16 Werkstattsmaterialien, und 2 den Verkauf von Altmaterial.

Von den beratenen Angelegenheiten ist die Aufstellung einheitlicher Lieferungsbedingungen für Steinkohlen und die Neuaufstellung der Abnahmevorschriften für Petroleum zu erwähnen.

Es sind Versuche darüber im Gange, ob das bei der Abnahme von Schienen gebräuchliche Kugeldruckverfahren zur Härtebestimmung auch zur Prüfung anderer Eisenbahnmaterialien, insbesondere der Radreifen auf Härte und Widerstandsfähigkeit gegen Verschleiß, geeignet ist.

Um einen Anhalt für die Bestimmung von Art und Menge der den gebräuchlichen Lagermetallen beim öftern Umschmelzen zu gebenden Zusätze zu gewinnen, sind in Verbindung mit dem Königlichen Materialprüfungsamt in Groß-Lichterfelde Erhebungen darüber eingeleitet, ob die Anwendung des metallographischen Verfahrens bei ihrer Untersuchung geeignet erscheint, die Veränderungen festzustellen, die durch das Umschmelzen der Legierungen in dem Kleingefüge hervorgerufen werden.

Der Inventarienausschuß hat in einer zweitägigen Sitzung 10 Angelegenheiten beraten.

Das Inventarienverzeichnis ist infolge der allgemeinen Einführung neuer Geräte ergänzt worden.

Tränkung und Verdübelung der Holzschwellen.

Im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bestehen 24 Tränkungsanstalten, darunter 2 staatseigene. Sie unterliegen der Überwachung des Eisenbahn-Zentralamtes, das sich dieser Aufgabe durch häufige Besichtigungen der Anstalten und durch chemische Prüfungen der Tränkungsarten unterzieht.

Seit dem Beginn seiner Wirksamkeit hat sich das Zentralamt bemüht, die bestehenden Tränkungsarten nach zwei Richtungen zu verbessern: einmal, um die Dauer der Haltbarkeit der Schwellen zu verlängern, und ferner, um die Aufnahme des verhältnismäßig kostspieligen Teeröls zu vermindern. Der Ölverbrauch ist namentlich bei dem Buchenholz bedeutend, wodurch die Verwendung der Buchenschwellen erschwert wird. Nach längern Versuchen, die schon vor der Errichtung des Zentralamtes unter Leitung der jetzt dem Amte unterstellten „Eisenbahnversuchsanstalt in Berlin" ihren Anfang genommen hatten, ist neuerdings ein Verfahren eingeführt worden, das die Buchenschwellen außerordentlich widerstandsfähig macht und zwar unter Aufwendung einer verhältnismäßig geringen Menge Öl. Das neue Verfahren (Doppeltränkung) hat eine Verbilligung und Verbesserung der buchenen Schwellen zur Folge und ermöglicht eine ausgedehntere Verwendung von Buchenholz an Stelle des Eichenholzes, das in der gewünschten Menge im Inlande nicht mehr zu beschaffen ist.

Infolge der guten Erfolge der Doppeltränkung des Buchenholzes finden gegenwärtig Versuche mit demselben Verfahren bei den kiefernen Schwellen statt, wobei es weniger auf eine Verminderung des Ölverbrauchs, als vielmehr auf die gleichmäßige Durchtränkung der ganzen Schwelle zum Schutze gegen Fäulnis ankommt.

Um alte Schwellen in größerer Zahl wieder verwendbar zu machen, sind Versuche im Gange, sie zu verdübeln, d. h. mit mehreren, meist 6 buchenen Schraubdübeln, je 3 auf jedem Schienenlager, zu versehen.

7. Drucksachenwesen.

Die zur möglichst einfachen und wirtschaftlichen Gestaltung des innern Geschäftsbetriebs in den Bureaus der Behörden und für die Dienststellen erforderlichen Vordrucke werden unter Leitung des Eisenbahn-Zentralamtes vom Drucksachenausschuß neu eingeführt und den jeweilig geltenden Vorschriften angepaßt.

Seit dem 1. April 1907 sind 46 neue Vordrucke eingeführt, während eine größere Zahl bereits bestehender Vordrucke ergänzt und umgestaltet worden ist.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1908 tritt das vom Drucksachenausschuß ausgearbeitete Verzeichnis der gemeinsamen Dienstvorschriften und Dienstanweisungen mit den Bestimmungen über die Verteilung und Aufbewahrung der Vorschriften bei den einzelnen Dienststellen und Beamten in Kraft.

8. Geschäfts- und Dienstanweisungen; Finanzordnung; Bureau-, Kassen- und Kontrollordnungen.

Zur Beratung der im Eisenbahn-Zentralamt auszuarbeitenden Entwürfe von Dienstanweisungen für die verschiedenen Klassen der Eisenbahnbediensteten sowie von Anweisungen und Ordnungen für den Geschäftsverkehr bei den verschiedenen Verwaltungsstellen, Bureaus und Dienststellen sind der Dienstanweisungsausschuß, der Finanzausschuß und der Verkehrskontrollausschuß eingesetzt.

Der Dienstanweisungsausschuß hat die vom Zentralamt aufgestellten Entwürfe einer neuen Dienstanweisung für Bahnwärter, Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen und einer neuen Dienstanweisung für Schaffner beraten; die Anweisungen sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten am 1. Dezember 1907 eingeführt.

Die Entwürfe der Dienstanweisungen für die Beamten des Stationsdienstes, für die Schirrmeister und für die Zugrevisoren sind vom Ausschusse durchberaten und werden in kürzester Frist dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt.

Die Dienstanweisungen für Rottenführer, Zugführer, Weichensteller, Lokomotivführer und Heizer sowie Wagenwärter sind im Entwurfe bereits fertig und zum Teil in erster Lesung beraten.

Der Finanzausschuß ist mit der Beratung von Anordnungen befaßt, die auf dem Gebiete des Etats-, Rechnungs- und Kassenwesens zur allgemeinen Befolgung

einheitlich für den Staatsbahnbereich erlassen werden. Aus den zahlreichen beratenen Angelegenheiten werden als von allgemeiner Bedeutung hervorgehoben:

a. Vereinfachung des Lohnrechnungswesens,
b. Zulassung von Schecks als Zahlungsmittel,
c. Herausgabe einheitlicher Vorschriften für die Verabfolgung bahneigener Kleidungsstücke,
d. Vereinfachung des Materialienrechnungswesens,
e. Zusammenstellung und Neuregelung der Verdingungsvorschriften,
f. Neuregelung des Stücklohnverfahrens für Güterbodenarbeiter.

Zur Bearbeitung der Vorschriften für die Personen- und Güter-Verkehrskontrollen, über das Abrechnungswesen und die Verkehrsstatistik ist der Verkehrskontrollausschuß eingesetzt. Ihm sind eine Anzahl von Angelegenheiten des Kontrollwesens, insbesondere auch Vorschläge für die Umarbeitung der bestehenden Kontrollordnungen, zur Bearbeitung überwiesen worden. Der Ausschuß hat die Neubearbeitung der Verkehrskontrollordnungen und zwar sowohl der Vorschriften für die Personen- als auch der für die Güterkontrollen in Aussicht genommen.

9. Personal- und Wohlfahrtswesen.

Der Personalienausschuß ist seit April 1907 zweimal zusammengetreten. Es wurden zahlreiche Angelegenheiten besprochen, die teils von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, teils von den Eisenbahndirektionen zur Erörterung gestellt waren.

Nach Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist vorübergehend ein besonderer Ausschuß damit befaßt, die allgemeinen Anordnungen zu prüfen und übersichtlich zu ordnen, die für die Regelung der täglichen Dienstdauer des Personals im Laufe der Zeit erlassen sind.

Der Wohlfahrtsausschuß hat seit dem 1. April 1907 zweimal getagt und hierbei wichtige Fragen der Gesundheitspflege, der Wohnungsfürsorge und der Arbeiterversicherung beraten.

V. Vermittlung der Besetzung mittlerer Beamtenstellen und Personalaustausch.

Auf Grund der Anmeldungen der Eisenbahndirektionen führt das Eisenbahn-Zentralamt die Anwärterliste für die Besetzung der mittlern Beamtenstellen. Seit dem 1. Mai 1907 hat es gegen 800 Anwärter den Eisenbahndirektionen zur Anstellung oder Beförderung bezeichnet.

Zum Austausch von Neubaupersonal und von technischen Dienstbewerbern ist die Vermittlung des Eisenbahn-Zentralamtes nicht erheblich in Anspruch genommen, weil überschüssiges Neubaupersonal bei der regen Bautätigkeit nirgends vorhanden war und der Bedarf an Dienstbewerbern in den meisten Eisenbahndirektionsbezirken aus dem bereits vorhandenen Personal selbständig gedeckt werden konnte. Gleichwohl sind durch Vermittlung des Eisenbahn-Zentralamtes von den Eisenbahndirektionen eingestellt: 6 Landmesser, 44 Bautechniker und 14 Maschinentechniker.

Ein Austausch von Lohnarbeitern war nicht erforderlich, weil in jedem Eisenbahndirektionsbezirk ausreichende Beschäftigung vorhanden war. Es sind aber die nötigen Anordnungen vorbereitet, die eine rechtzeitige Unterbringung von Arbeitern, deren Beschäftigung im Falle eines Verkehrsrückganges im eigenen Direktionsbezirk auf Schwierigkeiten stößt, in andern Direktionsbezirken ermöglichen.

VI. Verwaltung der Beamtenkleiderkasse.

Bis zum 1. April 1907 bestanden im Staatsbahnbereiche 12 Beamtenkleiderkassen, die den Zweck verfolgten, ihren Mitgliedern, untern und mittlern Beamten, die Beschaffung der Dienstkleider zu erleichtern.

Am 1. April 1907 ist an Stelle dieser verschiedenen Kassen eine einzige Kasse getreten, die vom Eisenbahn-Zentralamte verwaltet wird. Das Zentralamt beschafft nunmehr für den ganzen Staatsbahnbereich sämtliche für die Dienstkleidung der Unterbeamten erforderlichen Materialien. Die mittlern Beamten sind berechtigt, ihre Dienstkleidung zu den für die Unterbeamten festgesetzten Preisen aus der Kleiderkasse zu entnehmen.

Für die Anfertigung der Dienstkleidung, die von den einzelnen Eisenbahndirektionen vergeben wird, werden zur Zeit einheitliche Verbrauchssätze an Stoffen usw. festgesetzt, die den mit den Schneidern abzuschließenden Verträgen zugrunde gelegt werden sollen. Demnächst werden auch die Preise der Dienstkleider für den ganzen Staatsbahnbereich einheitlich festgesetzt werden.

VII. Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte für die Arbeiterpensionskasse und die Eisenbahn-Verbandskrankenkasse.

Über die Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Eisenbahn-Verbandskrankenkasse im Rechnungs- (Kalender-) jahre 1906 enthält der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1906 (S. 125 ff. u. S. 130 ff.) die nähern ziffernmäßigen Mitteilungen.

Das Eisenbahn-Zentralamt ist an der Verwaltung der Arbeiterpensionskasse in der Weise beteiligt, daß eines seiner Mitglieder als Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung den Vorsitz im Vorstande führt und die laufenden Bureau- und Kassengeschäfte des Vorstandes durch Beamte des Zentralamtes ausgeführt werden.

Die Eisenbahn-Verbandskrankenkasse wird durch den Hauptvorstand vertreten, als dessen Vorsitzender ein Mitglied des Eisenbahn-Zentralamtes bestellt ist. Dem Hauptvorstande liegt die gesamte Verwaltung und Geschäftsführung unter Mitwirkung der 22 Bezirksvorstände ob.

VIII. Versuche allgemeiner Art. Versuchsbahn. Versuchswagen. Eisenbahnversuchsanstalt. Patentkontrolle und Beobachtungen fremder Einrichtungen.

Nach § 1 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung hat das Zentralamt die Leitung von Versuchen mit neuen Einrichtungen, die von den Ausschüssen beschlossen oder von dem Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet werden. Solche Versuche sind im großen Umfange durchgeführt oder noch in der Durchführung begriffen.

Um Erprobungen mit möglichst rascher Wirkung sowohl am Oberbau als an den Betriebsmitteln machen zu können, ist dem Eisenbahn-Zentralamt die seit dem 23. November 1906 im Betriebe befindliche Versuchsbahn bei Oranienburg unterstellt. Die Versuchsbahn liegt in der Königlichen Forst und ist mit dem Bahnhof Oranienburg durch ein 2,7 km langes Anschlußgleis verbunden. Das eigentliche Versuchsgleis hat eine in sich geschlossene ovale Gestalt, ist 1756 m lang und besteht aus 2 parallelen, 250 m langen geraden Gleisen, die an beiden Enden durch Halbkreisbogen von 200 m Halbmesser verbunden sind. Verlegt sind bisher 4 verschiedene Oberbauarten, die sich im wesentlichen durch die Anordnung der Stöße unterscheiden, aber auch in der Länge der Schienen, in der Art der Schwellen, wie eiserne, eichene, buchene und mit Hartholzdübeln versehene kieferne, sowie in der Art der Unterbettung, die aus verschiedenen Arten Kies und Hartsteinkleinschlag besteht, Unterschiede aufweisen. Die Bahn wird mit einphasigem elektrischem Wechselstrom von 6 000 Volt Spannung betrieben und zunächst mit 2 Triebwagen befahren, die früher versuchsweise als erste Wagen dieser Gattung zwischen Niederschönweide-Johannisthal und Spindlersfeld Verwendung fanden. Den Wagen werden zur Erhöhung der Last bis zur zulässigen Grenze beladene offene Wagen nach Bedarf angehängt.

Auf der Versuchsbahn sollen auch neue elektrische Lokomotiv- und Triebwagenkonstruktionen erprobt werden, bevor sie dem eigentlichen Betriebe übergeben werden. So ist z. B. in Aussicht genommen, 3 Triebwagen, die von verschiedenen Elektrizitätswerken geliefert sind, gegeneinander in Vergleich zu setzen und daraufhin zu untersuchen, ob das Zusammenarbeiten dieser Wagen in einem Triebwagenzuge möglich ist. Von diesen Wagen ist der erste bereits angeliefert.

Nicht soweit vorgeschritten wie mit den Triebwagen sind die Erfahrungen mit dem Oberbau, weil dessen Beobachtung eine längere Zeit erfordert.

Die Versuchsbahn wird sich nicht nur für die Beurteilung elektrischer und anderer Triebwagen und des Oberbaues einschließlich der Bettungsstoffe, sondern auch für die Ausbildung zweckmäßiger Unterhaltungsarten sowie für die Erprobung von Bahnunterhaltungsgeräten und von Zug- und Bahnsignalen wertvoll erweisen.

Versuche chemischer Art werden in der dem Eisenbahn-Zentralamt unterstellten staatseigenen chemischen Versuchsanstalt auf dem Gelände des Lehrter Bahnhofs in Berlin ausgeführt. Diese Anstalt dient in erster Linie zur Unterstützung des Zentralamtes bei der Leitung und Überweisung der Tränkung der Holzschwellen. Sie besitzt einen sogenannten Fäulniskeller, in dem die Wirkungen der Holzkrankheiten verfolgt werden. Außerdem sind von größern der Anstalt zugewiesenen Aufgaben insbesondere die Untersuchungen über den Nachweis und den Einfluß von asphaltartigen Stoffen sowie von pflanzlichen oder tierischen Fetten in Maschinen- und Zylinderölen und die Versuche zur Herstellung eines Rostschutzanstriches für Eisen zu erwähnen.

Neben diesen laufenden Arbeiten sind in der chemischen Versuchsanstalt vom 1. April bis Mitte November 1907 321 Untersuchungen ausgeführt und über ihr Ergebnis zum Teil sehr umfangreiche Gutachten erstattet. Hiervon betrafen 140 die Untersuchung von Waren, bei denen Zweifel wegen ihrer Tarifierung nach den

Eisenbahn-Gütertarifen bestanden. 15 dieser Gutachten führten zu einer Änderung der Tarifierung. In 102 Fällen handelte es sich um die Feststellung der Ursache von Beschädigungen an Gütern; 30 Untersuchungen hatten die Ermittlung einer zweckmäßigen Verpackung für Chemikalien auf dem Eisenbahntransport zum Ziel; die übrigen Untersuchungen dienten der Prüfung von Materialien, Kesselspeisewasser u. dgl.

Um auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens dauernd fortschreiten zu können, wurden besondere Arbeiten begonnen, die eine Nutzbarmachung fremder bewährter Einrichtungen zum Ziele haben. Eine besondere Nachprüfung finden die im Deutschen Reich sowohl wie im Auslande patentierten, das Eisenbahnwesen betreffenden Erfindungen in der im Zentralamt eingerichteten Patentkontrolle. Zur Gewinnung von Unterlagen und von vergleichsfähigen Ziffern werden statistische Einrichtungen ausgebildet. Soweit Anlaß dazu gegeben war, ist das Zentralamt sowohl mit außerpreußischen als auch mit außerdeutschen Bahnunternehmungen zum Zwecke des Austausches von Erfahrungen auf technischen und verwaltungsseitigen Gebieten in Verbindung getreten, auch hat es wiederholt Gelegenheit genommen, Anlagen und Einrichtungen fremder Verwaltungen an Ort und Stelle näher kennen zu lernen.

Anlage.

Verzeichnis

der

im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zur Vorbereitung allgemeiner Angelegenheiten bestehenden ständigen Ausschüsse, deren Geschäftsführung und Leitung dem Eisenbahn-Zentralamt übertragen ist.

1	2	3
Lfde Nr	Bezeichnung des Ausschusses	Aufgaben des Ausschusses
1	Oberbauausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für den Oberbau, die Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen und Wasserkrane sowie der Vorschriften für die Handhabung der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung und der Wiederverwendung altbrauchbarer Materialien.
2	Stellwerksausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für Stellwerkeinrichtungen sowie der Vorschriften für die Handhabung des Stellwerkdienstes.
3	Block- und Telegraphenausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für Block-, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen sowie der Vorschriften für die Handhabung des Block-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes.
4	Lokomotivausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für Lokomotiven und Tender sowie der zugehörigen Lieferungsbedingungen; Prüfung der Vorschläge für Verbesserung vorhandener Lokomotiven und Tender.
5	Personenwagenausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für Personen-, Gepäck- und Postwagen sowie der zugehörigen Lieferungsbedingungen; Prüfung der Vorschläge für Verbesserung vorhandener Personen-, Gepäck- und Postwagen.
6	Güterwagenausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der Entwürfe für Güterwagen sowie der zugehörigen Lieferungsbedingungen; Prüfung der Vorschläge für Verbesserung vorhandener Güterwagen.
7	Bremsausschuß	Vorberatung von Angelegenheiten der Bremsen und Kuppelungen.
8	Fahrdienstausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung der gemeinsamen Vorschriften für den Fahrdienst, insbesondere der Fahrdienstvorschriften, Fahrordnungen, Bahnhofsdienstanweisungen und Rangiervorschriften; Vorberatung allgemeiner Vorschläge und Anregungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit sowie zur Verbesserung von Einrichtungen im Zugbetriebe zum Schutze der Reisenden und des Dienstpersonals.

1	2	3
Lfde Nr	Bezeichnung des Ausschusses	Aufgaben des Ausschusses
9	Werkstättenausschuß	Ergänzung einheitlicher Stückpreishefte für die Werkstättenarbeiter, Erzielung einer gleichmäßigeren Betriebsweise in den Werkstätten, wie: Austausch der Erfahrungen im Werkstättenbetriebe in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht, Ausgleich der Belastung der Werkstätten, Verbesserung der Arbeitsweise, Ausgestaltung der Werkstattsanlagen, Sammlung ausgeführter Entwürfe für bauliche und maschinelle Einrichtungen, gleichmäßige Ausbesserung der Betriebsmittel u. a. m.
10	Materialienausschuß	Vorberatung der allgemeinen Materialienangelegenheiten, insbesondere der Lieferungsbedingungen, der Vorschriften für die Güteprüfung der Materialien, Führung und Ergänzung des Materialienverzeichnisses.
11	Inventarienausschuß	Vorberatung der allgemeinen Inventarienangelegenheiten, insbesondere der Lieferungsbedingungen; Führung und Ergänzung des Inventarienverzeichnisses sowie des Verzeichnisses der Zubehörstücke der Betriebsmittel und der Zuggeräte.
12	Drucksachenausschuß	Vorberatung der gemeinsam zu beschaffenden Drucksachen, die bereits durch allgemeine Vorschriften festgesetzt sind; Führung und Ergänzung des gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses.
13	Dienstanweisungsausschuß	Fortentwicklung der Dienstanweisungen für Beamte und Arbeiter.
14	Finanzausschuß	Fortbildung, Ergänzung und Vorberatung der Vorschriften in den einzelnen Teilen der Finanzordnung; Begutachtung von Fragen wirtschaftlichen und finanztechnischen Inhalts.
15	Verkehrskontrollausschuß	Bearbeitung und Vorberatung der Vorschriften über die Kontrolle der Verkehrseinnahmen, einschließlich der Vorschriften über die Abrechnung mit fremden Eisenbahnen und die Verkehrsstatistik.
16	Personalienausschuß	Ausarbeitung und Vorberatung allgemeiner Anweisungen zur Bearbeitung der persönlichen Angelegenheiten der Beamten und Arbeiter.
17	Wohlfahrtsausschuß	Vorberatung der Vorschläge zur Vervollkommnung der Fürsorgeeinrichtungen für das Dienstpersonal.

Nr 35

Der Minister der öffentlichen Arbeiten
V N 2 145

Berlin, den 3. Januar 1908
Eingegangen 7. Januar 1908

Dem Präsidium beehre ich mich hierbei den

Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1906 bis dahin 1907

nebst den

Rechenschaftsberichten über die Verwendung der extraordinären Dispositionsfonds dieser Verwaltung für das Etatsjahr 1906

mit dem Ersuchen ergebenst zu übersenden, diese Vorlage gefälligst zur Kenntnis des Hohen Hauses bringen zu wollen.

Breitenbach

An
das Präsidium des Hauses der Abgeordneten
hier

Berlin, im Dezember 1907.

I. Baubericht

für

den Zeitraum vom 1. Oktober 1906 bis dahin 1907.

Der nachfolgende Bericht umfaßt die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung für Rechnung extraordinärer Fonds, soweit nicht über die Verwendung dieser Fonds besondere Rechenschaftsberichte zu erstatten sind. Die Anordnung des Berichts schließt sich der Geldbewilligung an, indem sie unterscheidet zwischen den durch besondere Gesetze bereitgestellten Krediten und den aus dem Etats-Extraordinarium verfügbar gewordenen Geldmitteln. Eingeschlossen in die Berichterstattung sind diejenigen Bauten und Beschaffungen, die zwar an sich bereits früher beendet wurden, für die aber die Abrechnung der Kosten noch nicht zu Ende geführt werden konnte. In letzterer Beziehung ist zu bemerken, daß der Abschluß der einzelnen Fonds erfolgt, sobald die Erledigung der noch offenen Verpflichtungen erreicht ist, oder sobald die Voraussetzungen zutreffen, unter denen zur Deckung nachträglicher Ausgaben der im Etats-Extraordinarium ausgesetzte Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben usw. in Anspruch genommen werden kann. Wegen der hierbei geltenden Grundsätze wird auf die Erläuterungen zum Etats-Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung, Titel 42 des Etats für 1887/88 und Titel 83 des Etats für 1894/95, Bezug genommen.

Von den älteren Kreditgesetzen hat in dem Berichtsjahre dasjenige vom 11. Mai 1888 (Gesetzsamml. S. 80) Erledigung gefunden. Es erübrigt nur noch die Löschung der Ersparnis von

a) 18 810 ℳ 24 ₰ an dem Baufonds der Eisenbahn von Hohenstein in Ostpreußen nach Marienburg,
b) 6 065 ℳ 69 ₰ an dem Baufonds der Eisenbahn von Miswalde nach Elbing,
c) 773 ℳ 31 ₰ an dem Baufonds der Eisenbahn von Arnstadt nach Saalfeld,
d) 1 639 ℳ 20 ₰ an dem Baufonds der Eisenbahn von Mayen nach Gerolstein und
e) 44 821 ℳ 38 ₰ an dem Baufonds der Erweiterung der Brücken und Bahnanlagen bei Dirschau und Marienburg

— vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Dem Bericht ist eine tabellarische Übersicht über den Stand der Fonds Ende September 1907 — Seite 297 — beigefügt.

A. Bauten und Beschaffungen, für welche die erforderlichen

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
			Vorbemerkung. Die vor dem Jahre 1889 bewilligten, hier in Betracht kommenden Kredite sind erledigt.				
			I. Gesetz vom 8. April 1889 (Gesetzsamml. S. 69), betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit .... 156 723 251 ℳ 47 ₰				
			Davon sind als erspart gelöscht .... 1 702 712 » 04 »				
			Bleiben verfügbar.... 155 020 539 ℳ 43 ₰				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 1 702 712 ℳ 04 ₰	139 120 539	43	139 120 539	43
			Noch offener Kredit:				
1		§ 2 II 7	Umbau und Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Hamburg und Altona	15 900 000	—	15 707 564	40
			Summe I. Gesetz vom 8. April 1889....	155 020 539	43	154 828 103	83

Geldmittel durch besondere Gesetze bewilligt worden sind.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907		Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	
—	—	139 120 539	43	—	—	
15 211	11	15 722 775	51	177 224	49	Die hier in Betracht stehenden Bauten sind bis auf geringe Restarbeiten vollendet. Nach dem Stande dieser Arbeiten kann auf den Abschluß des Baufonds noch im laufenden Etatsjahre gerechnet werden.
15 211	11	154 843 314	94	177 224	49	Den nebenstehenden .... 15 900 000 M. — Pf. treten hinzu .... 400 000 " — " die durch das Gesetz vom 1. April 1887 — III 7 — ursprünglich für die Erweiterung des Bahnhofes Altona (Ottensen) bewilligt wurden. Die Baumittel betragen also zusammen .... 16 300 000 M. — Pf., wovon nach Anrechnung der bis Ende September 1907 im ganzen verausgabten .... 16 122 775 " 51 " *) im Bestande verblieben .... 177 224 M. 49 Pf. Dieser Bestand wird ausreichen. Aus der Veräußerung solcher Grundstücke, die infolge Verlegung des Personenbahnhofes in Altona frei geworden sind, wurden bis Ende September 1907 im ganzen 2 103 058 M. 60 Pf. für Rechnung der Generalstaatskasse vereinnahmt.

*) Einschließlich eines Pauschbetrages von 700 000 M. zu den Kosten der ferneren Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg — vergl. die dem Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1899 als Beilage A10a beigegebene Denkschrift.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
			II. Gesetz vom 10. Mai 1890 (Gesetzsamml. S. 90), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit .... 201 656 466 ℳ — ₰ Davon sind als erspart gelöscht 3 164 479 ℳ 31 ₰ Bleiben verfügbar.... 198 491 986 ℳ 69 ₰				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 2 964 479 ℳ 31 ₰	112 327 986	69	112 327 986	69
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen. Zum Baue der nachstehend bezeichneten Bahnen hatten die Beteiligten der Staatsregierung den Grund und Boden in dem Umfange, in dem er nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — den dauernd erforderlichen zum Eigentum, den vorübergehend erforderlichen zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder es war von ihnen die Erstattung der sämtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, zu übernehmen und sicher zu stellen und zwar: a) bezüglich der Linien unter Pos. 1, 6, 8, 11, 17 und 30 in der ganzen Ausdehnung, b) bezüglich der Linie unter Pos. 5 (Rogasen—Dratzig [Kreuz]) für die Strecke von Rogasen bis Dratzig, c) bezüglich der Linie unter Pos. 16 (Georgenthal—Friedrichroda), soweit der erforderliche Grund und Boden sich im Eigentum des Gothaischen Staates befand, d) bezüglich der Linie unter Pos. 18a (Hagenow—Oldesloe) für die im mecklenburg-schwerinschen und im lübeckischen Staatsgebiete belegenen Teilstrecken, für die im lübeckischen Gebiete belegene Strecke jedoch nur insoweit, als der erforderliche Grund und Boden sich im Eigentum der freien und Hansestadt Lübeck befand. Außerdem war von den Beteiligten zu den Baukosten der Bahnen unter Pos. 8, 11 und 16 ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß von bezw. 400 000 ℳ, 260 000 ℳ und 100 000 ℳ zu leisten. Staatsseitig ist zu den Grunderwerbskosten: a) für die im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin belegene Teilstrecke der Bahn Hagenow—Oldesloe (Pos. 18a) und				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	112 327 986	69	—	—	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		M.	Pf.	M.	Pf.
	(10. Mai 1890)	(I a)	b) für die Bahn Hermeskeil—Wemmetsweiler (Pos. 30) ein Zuschuß gewährt, der zu a 200 000 M. und zu b 520 000 M. beträgt. Sämtliche Bahnen sind im Betriebe.				
2		1	Bau der Eisenbahn von Mohrungen nach Wormditt	3 070 000	—	3 026 280	73
3		5	Bau der Eisenbahn von Rogasen nach Dratzig (Kreuz)	6 960 000	—	6 948 734	48
4		6	Bau der Eisenbahn von Goldberg nach Löwenberg..	2 840 000	—	2 606 519	78
5		8	Bau der Eisenbahn von Callies einerseits nach Wulkow, anderseits nach Arnswalde	8 150 000	—	7 860 133	81
6		11	Bau der Eisenbahn von Zeitz nach Camburg	3 340 000	—	3 321 058	74
7		16	Bau der Eisenbahn von Georgenthal nach Friedrichroda	1 734 000	—	1 733 976	52
8		17	Bau der Eisenbahn von Ilsenburg nach Harzburg..	2 150 000	—	1 876 613	44

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
39 912	—	3 066 192	73	3 807	27	Der Baufonds ist nach beendeter Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 3807 ℳ 27 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
5 341	75	6 954 076	23	5 923	77	Der Bau ist fertiggestellt. Rückständig ist nur noch in einer Gemeinde die endgültige Regelung des Grunderwerbs, für die der Zeitpunkt der Beendigung sich noch nicht absehen läßt. Der Baufonds ist daher geschlossen worden. Der Bestand von 5 923 ℳ 77 ₰ kann demnächst gelöscht werden. Die durch die Grunderwerbsregelung späterhin etwa noch entstehenden Kosten, die innerhalb der bewilligten Mittel liegen, werden aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bestritten werden.
51 140	24	2 657 660	02	182 339	98	Die Restarbeiten sind beendet bis auf die eisenbahnseitig zur Sicherung des Bahndammes vorzunehmende teilweise Regulierung der Katzbach, die in Verbindung mit der eingeleiteten allgemeinen Regulierung dieses Flußlaufes nunmehr in Angriff genommen ist. Die Mittel werden ausreichen.
121 948	60	7 982 082	*) 41	167 917	59	Die notwendigen Vervollständigungen, insbesondere auf dem Anschlußbahnhofe Callies, nähern sich dem Ende. Die Mittel sind ausreichend. *) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 400 000 ℳ beträgt die Ausgabe 8 382 082 ℳ 41 ₰
16 832	26	3 337 891	**) —	2 109	—	Der Baufonds ist nach Beendigung der Arbeiten und der Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 2 109 ℳ sind erspart und können daher demnächst gelöscht werden. **) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 260 000 ℳ betrug die Ausgabe 3 597 891 ℳ
—	—	1 733 976	†) 52	23	48	Zur Vollendung des Baues bedarf es noch einiger Vervollständigungen, deren Ausführung tunlichst gefördert wird. Die Mittel zuzüglich der noch bevorstehenden Rückeinnahmen reichen aus. †) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 100 000 ℳ beträgt die Ausgabe 1 833 976 ℳ 52 ₰
238 860	05	2 115 473	49	34 526	51	Die Restarbeiten auf dem Anschlußbahnhofe Harzburg sind bis auf die Herstellung einer Bahnsteighalle beendet. Nach der in Kürze zu erwartenden Fertigstellung der Halle wird der Baufonds noch im laufenden Etatsjahre geschlossen werden. Die Mittel werden ausreichen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
9	(10. Mai 1890)	18a	Bau der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe....	11 500 000	—	11 194 408	79
10		30	Bau der Eisenbahn von Hermeskeil nach Wemmetsweiler. Kredit 7 620 000 ℳ, davon nach Löschung von 200 000 ℳ noch verfügbar	7 420 000	—	7 332 349	23
		III	Verschiedene Bauausführungen.				
11		1	Vereinigung der Bahnhöfe der früheren Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn in Beuthen O.-S. sowie der anschließenden Strecken bis Chorzow und Herstellung einer Bahnverbindung Chorzow—Kattowitz	5 400 000	—	5 082 873	38
12		2	Selbständige Einführung der Bahnlinie Groschowitz—Groß-Strehlitz—Laband in die Bahnhöfe Gleiwitz und Oppeln, sowie Änderung der Bahnhöfe zu Gleiwitz und Erweiterung des Bahnhofes Oppeln ..	8 650 000	—	8 645 673	40
13		3	Herstellung einer Verbindungsbahn zur Umleitung durchgehender Güterzüge auf der Südseite von Breslau, sowie eines Rangierbahnhofes daselbst.............	19 950 000	—	18 041 912	74

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
59 642	51	11 254 051	30	245 948	70	Auch die Restarbeiten dieses Bahnbaues nähern sich dem Ende; auf die Fertigstellung ist im nächsten Sommer zu rechnen. Die Mittel sind ausreichend.
43 043	44	7 375 392	67	44 607	33	Die Restarbeiten sind abgeschlossen. Es schweben noch Abrechnungen und ein Prozeß. Die noch verfügbaren Mittel reichen hauptsächlich wegen nachträglich erhobener Entschädigungsansprüche nicht aus. Die entstehenden Mehrkosten werden aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bestritten werden, da sie innerhalb des bereits früher als erspart gelöschten Kreditteils liegen.
60 306	98	5 143 180	36	256 819	64	Die Arbeiten für die Vereinigung der Bahnhöfe in Beuthen O.-S. sind in der Hauptsache beendet, ebenso ist der Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Bahnhof Beuthen O.-S. und der Bahnstrecke Beuthen O.-S.—Chorzow fertiggestellt. Die Hauptbahn Chorzow—Kattowitz ist seit dem 1. Mai 1903 im Betriebe. Die vorläufige Einführung des dritten Gleises auf der Strecke Kattowitz—Schwientochlowitz in den Bahnhof Schwientochlowitz ist erfolgt. Die Vervollständigungsarbeiten auf Bahnhof Königshütte sowie der Umbau des früheren Empfangsgebäudes der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn in Beuthen sind eingeleitet und zum Teil schon in der Ausführung. Der Bestand des Baufonds ist zu den Restausgaben einschließlich der anteiligen Kosten für die Erweiterung des Bahnhofes Schwientochlowitz — vergl. lfde Nr 675 dieses Berichts — ausreichend.
4 322	82	8 649 996	22	3	78	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 3 M. 78 Pf. sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
379 115	73	18 421 028	47	1 528 971	53	Die Gleiserweiterung auf dem Rangierbahnhofe Brockau ist angemessen gefördert worden. Der weitere Ausbau der zur Gesamtanlage der Güterzugumleitungsbahn gehörigen Anschlußstrecken ist nunmehr, nachdem sich der Umbau des Hauptbahnhofs Breslau — vergl. lfde Nr 395 dieses

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
(13)	(10. Mai 1890)	(III 3)					
14		6	Umbau und Erweiterung des Bahnhofes in Magdeburg-Buckau	5 000 000	—	4 994 372	—
			Summe II. Gesetz vom 10. Mai 1890....	198 491 986	69	194 992 893	73
			III. Gesetz vom 20. Juni 1891 (Gesetzsamml. S. 167), betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Gesamtkredit .... 145 537 500 ℳ — ₰ Davon sind als erspart gelöscht 1 437 913 » 94 » Bleiben verfügbar.... 144 099 586 ℳ 06 ₰				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 1 437 913 ℳ 94 ₰	122 858 586	06	122 858 586	06
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen. Die Ausführung der nachstehend unter Pos. 3 bezeichneten Bahn war rücksichtlich der Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens von der Erfüllung der Vorbedingung abhängig, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 näher erörtert ist. Die Bahnen sind im Betriebe.				
15		1	Bau der Eisenbahn von Fordon mit südlicher Umgehung des Culmsees nach Schönsee .... Anmerkung: Die Kosten dieses Baues werden von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen. Der nebenstehende Kredit stellt den preußischen Anteil dar.	12 347 000	—	9 327 273	02
16		3	Bau der Eisenbahn von Meseritz nach Landsberg a. W.	4 300 000	—	4 296 209	66

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Berichts — dem Ende nähert, in vollem Gange, so daß im nächsten Etatsjahre auf die Fertigstellung der wesentlichen Bauteile gerechnet werden kann. Die Mittel reichen aus.
4 414	49	4 998 786	49	1 213	51	Der Baufonds ist nach Beendigung der Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 1 213 ℳ 51 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
1 024 880	87	196 017 774	60	2 474 212	09	
—	—	122 858 586	06	—	—	
1 625 231	23	10 952 504	*) 25	1 394 495	75	Aus dem Bestande des Baufonds sind der Hauptsache nach noch anteilige Ausgaben für die Erweiterung vorhandener Werkstattsanlagen zu bestreiten. Die außerdem rückständigen Arbeiten auf den Bahnhöfen und der Strecke sind auch in dem Berichtsjahre fortgeschritten. Die Mittel sind zu den Restkosten voll erforderlich. *) Einschließlich des reichsseitigen Anteils betragen die Ausgaben 15 992 504 ℳ 25 ₰
3 596	57	4 299 806	23	193	77	Der Baufonds ist nach beendeter Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 193 ℳ 77 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(20. Juni 1891)	II	Anlage des zweiten Gleises und dadurch bedingte Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen der Strecken:				
17		4	Ruhnow—Neustettin—Konitz .... Anmerkung: Die Kosten dieses Baues werden von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen. Der hier nachgewiesene Kredit stellt den preußischen Anteil dar.	1 534 000	—	1 523 368	—
18		10	Neudietendorf—Gräfenroda	2 260 000	—	2 248 932	45
		III	Verschiedene Bauausführungen.				
19		2	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ottmachau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Lindewiese, sowie der Kosten für die infolge der Bahnanlage erforderliche Regulierung der Neiße und des Krebsbaches bei Ottmachau	800 000	—	762 016	01
			Summe III. Gesetz vom 20. Juni 1891	144 099 586	06	141 016 385	20
			IV. Gesetz vom 6. Juni 1892 (Gesetzsamml. S. 111), betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit .... 90 757 760 ℳ — ₰				
			Davon sind als erspart gelöscht ... 2 742 959 » 55 »				
			Bleiben verfügbar .... 88 014 800 ℳ 45 ₰				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 2 592 959 ℳ 55 ₰	54 943 880	45	54 943 880	45

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
9 947	27	1 533 315	*) 27	684	73	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre ebenfalls geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 684 ℳ 73 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906. *) Einschließlich des reichsseitigen Anteils betrug die Ausgabe 7 669 315 ℳ 27 ₰
9 621	87	2 258 554	32	1 445	68	Auch dieser Baufonds wurde nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen. Die im Bestande verbliebenen 1 445 ℳ 68 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
37 012	52	799 028	53	971	47	Die Nacharbeiten sind fertiggestellt; der Baufonds ist gleichfalls geschlossen. Für den Bau wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 19. April 1886 — Ia 9 — .... 1 080 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 800 000 „ — „ mithin im ganzen .... 1 880 000 ℳ — ₰ Die Ausgabe betrug insgesamt .... 1 879 028 „ 53 „ so daß im Bestande verblieben ...... 971 ℳ 47 ₰ Dieser Betrag ist erspart und kann daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
1 685 409	46	142 701 794	66	1 397 791	40	
—	—	54 943 880	45	—	—	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(6. Juni 1892)	Ia	**Noch offene Kredite:** Bau neuer Eisenbahnen. Die Ausführung der nachstehend bezeichneten Bahnen war rücksichtlich der Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens von der Erfüllung der Vorbedingung abhängig, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 näher erörtert ist. Jedoch ist staatsseitig zu den Grunderwerbskosten für die Bahn Geestemünde—Stade (Pos. 4) und für die im preußischen Staatsgebiete belegene Teilstrecke der Bahn Bierfeld—Türkismühle (Pos. 6) ein Zuschuß von bezw. 129 000 ℳ und 110 000 ℳ gewährt. Die Bahnen sind sämtlich im Betriebe.				
20		2	Bau der Eisenbahn von Schivelbein nach Polzin....	2 450 000	—	2 349 601	46
21		3	Bau der Eisenbahn von Stettin nach Jasenitz......	5 300 000	—	5 262 052	62
22		4	Bau der Eisenbahn von Geestemünde nach Stade...	6 569 000	—	6 522 337	46
23		5	Bau der Eisenbahn von Paderborn nach Büren.....	3 290 000	—	3 246 607	24
24		6	Bau der Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle. Kredit 3 000 000 ℳ, davon nach Löschung von 150 000 ℳ noch verfügbar	2 850 000	—	2 836 881	28
		II	Anlage des zweiten Gleises und dadurch bedingte Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen der Strecken: Anmerkung: Die Kosten der nachstehend unter Pos. 1 und 2 bezeichneten Bauten werden von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen. Die hier nachgewiesenen Kredite stellen den preußischen Anteil dar.				
25		1	Thorn (Katharinenflur)—Korschen	4 816 320	—	3 713 289	50

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
77 989	88	2 427 591	34	22 408	66	Nach dem Stande der Restarbeiten ist deren Fertigstellung in kurzem zu erwarten. Die Mittel sind ausreichend.
14 499	01	5 276 551	63	23 448	37	Der Bau ist bis auf zwei Wohngebäude, die sich in der Ausführung befinden, beendet. Die Mittel werden ausreichen.
28 979	53	6 551 316	99	17 683	01	Auch die Arbeiten dieses Bahnbaues sind nahezu durchgeführt. Die Mittel reichen aus.
43 069	89	3 289 677	13	322	87	Der Baufonds ist nach Fertigstellung der Restarbeiten und nach Beendigung der Kostenabrechnung geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 322 ℳ 87 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
4 130	63	2 841 011	91	8 988	09	Die Restarbeiten sind beendet, indes schweben noch Abrechnungen sowie Verhandlungen wegen Ablösung der vermehrten Wegeunterhaltungspflicht. Zur Deckung der danach noch zu erwartenden Ausgaben reichen die noch verfügbaren Mittel nicht aus. Die sie übersteigenden Kosten werden aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben gedeckt werden, da sie innerhalb des bereits früher als erspart gelöschten Kreditteils liegen.
109 060	21	3 822 349	*) 71	993 970	29	Das Gleis ist im Betriebe. Ein wesentlicher Teil der Restbauten ist in der Ausführung begriffen, die übrigen werden demnächst in Angriff genommen werden. Auch die sonstige Vervollständigung der Bahnanlagen ist gefördert worden. Die Mittel werden voraussichtlich voll verwendet werden.

*) Einschließlich des reichsseitigen Anteils betragen die Ausgaben 9553874 ℳ 28 ₰.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
26	(6. Juni 1892)	(II) 2	Trier l. U.—Landesgrenze bei Sierck	1 275 600	—	1 257 858	82
		III	Verschiedene Bauausführungen.				
27		4	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Nimptsch nach Gnadenfrei	460 000	—	398 355	06
28		9	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ohrdruf nach Gräfenroda	420 000	—	404 649	34
29		10	Umbau des Bahnhofes Kiel	5 640 000	—	5 260 615	26
			Summe IV. Gesetz vom 6. Juni 1892....	88 014 800	45	86 196 128	49

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	1 257 858	*) 82	17 741	18	Das Gleis ist im Betriebe. Sämtliche Arbeiten sind beendet bis auf eine Wegüberführung am westlichen Flügel des Bahnhofes Perl, deren Ausführung der luxemburgischen Gemeinde Remerchen übertragen ist, weil sie an einen von dieser Gemeinde beschlossenen Bau einer Moselbrücke anschließt. Den Grunderwerb hat die Gemeinde inzwischen eingeleitet. Die Mittel reichen aus. *) Einschließlich des reichsseitigen Anteils betragen die Ausgaben 3 455 647 ℳ 04 ₰
8 294	80	406 649	86	53 350	14	Der Bau ist vollendet. Aus Anlaß der Hochwasser im Jahre 1896 ist jedoch ein Entschädigungsprozeß anhängig geworden, der noch schwebt. Für den Bau wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 8. April 1889 — § 1 Ia 4 — 1 140 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 460 000 » — » also insgesamt .... 1 600 000 ℳ — ₰ Ende September 1907 waren davon verausgabt .... 1 546 649 » 86 » mithin blieben im Bestande .... 53 350 ℳ 14 ₰ Dieser Bestand wird zur Abwicklung des Baufonds voraussichtlich ausreichend sein.
15 157	47	419 806	81	193	19	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Bewilligt wurden: a) durch das Gesetz vom 11. Mai 1888 — § 1 Ia 14 — .... 1 737 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 420 000 » — » insgesamt .... 2 157 000 ℳ — ₰ Davon wurden verausgabt .... 2 156 806 » 81 » Die im Bestande verbliebenen ...... 193 ℳ 19 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
109 331	92	5 369 947	18	270 052	82	Der Umbau ist beendet bis auf einige Vervollständigungen, die sich in der Ausführung befinden. Der Grunderwerb ist geregelt. Die Mittel werden ausreichen.
410 513	34	86 606 641	83	1 408 158	62	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
			V. Gesetz vom 3. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 105), betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Gesamtkredit .... 48 165 000 M. — Pf Davon sind als erspart gelöscht.. 177 896 » 49 » Bleiben verfügbar.... 47 987 103 M. 51 Pf				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 177 896 M. 49 Pf..	19 155 103	51	19 155 103	51
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen. Die Vorbedingung, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 in bezug auf die Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens näher erörtert ist, gilt auch für die Ausführung der nachstehend bezeichneten Bahnen, und zwar nach der Bestimmung des Gesetzes für die Linien unter Pos. 1, 2, 5 und 6 in der ganzen Ausdehnung, bezüglich der Linie unter Pos. 4 (Rippach-Poserna—Plagwitz-Lindenau / Markranstädt) für die im preußischen Staatsgebiete belegene Teilstrecke. Die Bahnen sind sämtlich im Betriebe.				
30		1	Bau der Eisenbahn von Rothfließ nach Rudczanny	6 710 000	—	6 452 791	41
31		2	Bau der Eisenbahn von Bütow nach Berent........	5 720 000	—	5 207 802	92
32		4	Bau der Eisenbahn von Rippach-Poserna einerseits nach Plagwitz-Lindenau, anderseits nach Markranstädt	2 850 000	—	2 811 810	76
33		5	Bau der Eisenbahn von Naumburg a. S. nach Deuben	3 000 000	—	2 970 546	51
34		6	Bau der Eisenbahn von Bünde nach Sulingen......	5 560 000	—	5 536 045	51
35		Ib	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der neuen Bahnen................	4 992 000	—	4 973 114	56
			Summe V. Gesetz vom 3. Juli 1893....	47 987 103	51	47 107 215	18

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	19 155 103	51	—	—	
224 908	60	6 677 700	01	32 299	99	Die Restarbeiten sind nahezu fertiggestellt, so daß der Abschluß des Baufonds in Kürze eingeleitet werden kann. Die Mittel sind ausreichend.
126 150	36	5 333 953	28	386 046	72	Die noch rückständigen Bauarbeiten werden im kommenden Etatsjahre fertiggestellt werden. Von den Mitteln wird ein Teil erspart werden.
38 144	26	2 849 955	02	44	98	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 44 ℳ 98 ₰ sind erspart und können demnächst gelöscht werden.
5 235	17	2 975 781	68	24 218	32	Zur Vollendung des Baues bedarf es noch einiger Vervollständigungen, deren Ausführung tunlichst gefördert wird. Die Mittel sind ausreichend.
907	96	5 536 953	47	23 046	53	Der Bau ist beendet. Es schweben jedoch noch Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast. Der Bestand des Baufonds ist zu den Restkosten hinreichend.
17 536	03	4 990 650	59	1 349	41	Die durch den Bau der neuen Strecken bedingte Vermehrung des Fuhrparks ist beendet. Die im Bestande verbliebenen 1 349 ℳ 41 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
412 882	38	47 520 097	56	467 005	95	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
			VI. Gesetz vom 29. April 1894 (Gesetzsamml. S. 43), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow. Gesamtkredit .... 37 287 000 M. — Pf Davon sind als erspart gelöscht . 2 453 „ 50 „ Bleiben verfügbar .... 37 284 546 M. 50 Pf				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 2 453 M. 50 Pf ..	11 227 546	50	11 227 546	50
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen. Die Vorbedingung, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 in bezug auf die Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens näher erörtert ist, gilt auch für die Ausführung der nachstehend unter Pos. 1, 2 und 4 bis 7 bezeichneten Bahnen. Außerdem waren zu den Baukosten der Bahnen unter Pos. 4, 6 und 7 von den Beteiligten unverzinsliche, nicht rückzahlbare Zuschüsse von bezw. 120 000 M., 750 000 M. und 500 000 M. zu leisten. Die Bahnen sind sämtlich im Betriebe.				
36		1	Bau der Eisenbahn von Gerdauen nach Angerburg ...	3 273 000	—	3 255 655	99
37		2	Bau der Eisenbahn von Zinten nach Rothfließ	7 770 000	—	7 688 547	83
38		4	Bau der Eisenbahn von Beeskow nach Königs-Wusterhausen	3 151 000	—	3 052 553	81
39		5	Bau der Eisenbahn von Templin nach Prenzlau	2 677 000	—	2 670 743	27

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	11 227 546	50	—	—	
14 301	68	3 269 957	67	3 042	33	Der Baufonds wurde nach erfolgter Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen. Die im Bestande verbliebenen 3 042 ℳ 33 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
30 389	30	7 718 937	13	51 062	87	Die Restarbeiten dieses Bahnbaues nähern sich dem Ende. Die vollständige Fertigstellung der Arbeiten und der Abschluß des Baufonds sind für das kommende Etatsjahr zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
49 581	86	3 102 135	*) 67	48 864	33	Die Grunderwerbsregulierungen und die geringfügigen Arbeiten, die bei diesem Bahnbaue noch rückständig sind, werden gleichfalls im nächsten Etatsjahre zu Ende geführt werden. Die Mittel werden ausreichen. *) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 120 000 ℳ beträgt die Ausgabe 3 222 135 ℳ 67 ₰
6 075	22	2 676 818	49	181	51	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 181 ℳ 51 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
40	(29. April 1894)	(Ia) 6	Bau der Eisenbahn von Probstzella nach Wallendorf..	1 604 000	—	1 590 580	20
41		7	Bau der Eisenbahn von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg................................	2 607 000	—	2 558 836	10
42		10	Bau der Eisenbahn von Cöln nach Grevenbroich....	3 475 000	—	3 447 872	59
43		11	Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk....................................	1 500 000	—	1 451 059	09
			Summe VI. Gesetz vom 29. April 1894....	37 284 546	50	36 943 395	38

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
9 870	83	1 600 451	*) 03	3 548	97	Auch dieser Baufonds ist nach beendeter Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 3 548 M. 97 Pf. sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906. *) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 750 000 M. betrug die Ausgabe 2 350 451 M. 03 Pf.
26 221	56	2 585 057	**) 66	21 942	34	Einige noch im Gange befindliche Vervollständigungen kommen bis Ende des laufenden Etatsjahres zum Abschluß. Die bei der Kostenabrechnung entstandene schiedsrichterliche Streitsache wurde inzwischen durch Vergleich erledigt. Die Mittel werden ausreichen. **) Einschließlich des Baukostenzuschusses der Beteiligten von 500 000 M. beträgt die Ausgabe 3 085 057 M. 66 Pf.
6 195	88	3 454 068	47	20 931	53	Aus dem Baufonds sind nur noch Kosten für eine bessere Ausrüstung von Werkstätten zu bestreiten. Diese Verrechnungen werden noch im laufenden Etatsjahre erfolgen. Der Bestand des Baufonds ist ausreichend.
21 561	31	1 472 620	40	27 379	60	Es sind bisher eröffnet die Teilstrecken: a) Borsigwerk — Ludwigsglück — Concordiagrube am 16. September 1895, b) Guidogrube—Gleiwitzer Hütte am 27. Dezember 1895, c) Poremba—Guidogrube am 4. Mai 1896, d) die Teilstrecke vom Anschluß an die Gleiwitzer Hütte bis zur Station 20 in der Stadt Gleiwitz nebst den Anschlüssen an die industriellen Etablissements am 6. Juli / 10. November 1897, e) Ludwigsglück—Sosnitza am 20. Juni 1898, f) Dombrowa—Karf—Borsigwerk (Abkürzungslinie) am 1. November 1898, g) die Verbindung zwischen den Strecken Dombrowa—Borsigwerk und Karf—Borsigwerk am Bahnhof Karf am 17. September 1900, h) Ferdinandgrube—Baildonhütte am 1. Dezember 1900, i) Poremba Anschluß an Morgenroth—Karf am 9. Juni 1901, k) Verbindung des bergfiskalischen Holzplatzes bei Zabrze mit dem Schmalspurnetz bei Poremba am 20. Juli 1904 und l) Anschlußgleis nach der Brikettfabrik bei Zabrze am 1. Februar 1906. Die Verlegung der Schmalspurbahnstrecke Poremba—Friedenshütte aus dem Ortsteile Zabrze-Poremba ist durchgeführt. Der noch schwebende Rechtsstreit aus dem Grunderwerb kommt in Kürze zur Entscheidung, so daß demnächst der Abschluß des Baufonds eingeleitet werden kann. Die Mittel sind ausreichend.
164 197	64	37 107 593	02	176 953	48	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf.	bis Ende September 1906 M.	Pf.
			VII. Gesetz vom 8. April 1895 (Gesetzsamml. S. 91), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes. Gesamtkredit .... 46 433 000 M. — Pf. Davon sind als erspart gelöscht.. 825 830 » 79 » Bleiben verfügbar.... 45 607 169 M. 21 Pf.				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 825 830 M. 79 Pf...	16 802 169	21	16 802 169	21
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen. Die Vorbedingung, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 in bezug auf die Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens näher erörtert ist, gilt auch für die Ausführung der nachstehend bezeichneten Bahnen. Für die im braunschweigischen Staatsgebiet belegenen Teilstrecken der Eisenbahn von Gandersheim über Bodenburg nach Elze und Düngen (Pos. 7) war außerdem von den Beteiligten ein unverzinslicher nicht rückzahlbarer Zuschuß von 200 000 M. zu den Baukosten zu leisten. Diese Einnahme ist der Generalstaatskasse zugeführt. Staatsseitig ist zu den Grunderwerbskosten der Bahn von Bremervörde nach Buchholz (Pos. 8) ein Zuschuß von 85 000 M. gewährt. Die Bahnen sind sämtlich im Betriebe.				
44		1	Bau der Eisenbahn von Angerburg nach Goldap....	3 740 000	—	3 705 544	53
45		2	Bau der Eisenbahn von Goßlershausen (früher Jablonowo) nach Riesenburg mit Abzweigung nach Marienwerder	5 960 000	—	5 911 639	65
46		7	Bau der Eisenbahn von Gandersheim über Bodenburg einerseits nach Elze, anderseits nach Düngen..	5 320 000	—	5 320 000	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	16 802 169	21	—	—	
30 696	01	3 736 240	54	3 759	46	Der Baufonds wurde nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen. Die im Bestande verbliebenen 3 759 M. 46 Pf. sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
8 662	33	5 920 301	98	39 698	02	Die Fertigstellung der Restarbeiten dieses Bahnbaues ist im nächsten Etatsjahre zu erwarten. Die Verhandlungen mit den Beteiligten wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast sind nahezu beendet. Die Mittel reichen aus.
—	—	5 320 000	—	—	—	Auch dieser Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die Ausgaben betrugen insgesamt ..... 5 325 730 M. 91 Pf. Die bewilligten Baumittel von .... 5 320 000 „ — „ wurden also überschritten um .... 5 730 M. 91 Pf. Von der Überschreitung, die durch unvorhergesehene Mehrausgaben für die Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
(46)	(8. April 1895)	(I a 7)					
47		8	Bau der Eisenbahn von Bremervörde nach Buchholz	4 585 000	—	4 488 441	42
48		9	Bau der Eisenbahn von Brilon nach Geseke	5 170 000	—	5 068 558	54
49		10	Bau der Eisenbahn von Trompet nach Cleve	4 030 000	—	3 889 071	67
			Summe VII. Gesetz vom 8. April 1895....	45 607 169	21	45 185 425	02
			VIII. Gesetz vom 16. Juli 1895. (Gesetzsamml. S. 315.)				
		§ 3	Kredite von 180 988 M. und 1 609 000 M.				
50		c	Deckung des Bauvorschusses bei der Saal-Eisenbahn	180 988	—	180 988	—
51		e	Bau der Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim Nach dem zwischen Preußen, Bayern und Sachsen-Meiningen abgeschlossenen Staatsvertrage vom 30. Januar 1897 hat die Herzoglich Sachsen-Meiningische Regierung die unentgeltliche Bereitstellung des zum Bau dieser Bahn erforderlichen Grund und Bodens und außerdem die Zahlung eines verlorenen Zuschusses von 722 000 M. übernommen.	1 609 000	—	1 588 427	44
			Summe VIII. Gesetz vom 16. Juli 1895....	1 789 988	—	1 769 415	44

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Wegeunterhaltungslast hervorgerufen ist, sind 2 980 ℳ 91 ₰ für das Etatsjahr 1905 und 2 750 ℳ für das Etatsjahr 1906 in der Rechnung der Eisenbahnverwaltung bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen worden — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre.
75 666	12	4 564 107	54	20 892	46	Die letzten Restarbeiten, die eine Erweiterung vorhandener Werkstattsanlagen betrafen, sind bis auf die Kostenabrechnung vollendet. Es schwebt indes noch ein Prozeß. Der Bestand des Baufonds ist zu den Restkosten ausreichend.
61 110	79	5 129 669	33	40 330	67	Der Bau ist fertiggestellt bis auf eine Wasserstation auf dem Anschlußbahnhofe Geseke, deren Herstellung in Kürze in Angriff genommen werden wird. Die Schließung des Fonds ist noch von dem Ausgang eines Grundentschädigungsprozesses abhängig. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
83 160	71	3 972 232	38	57 767	62	Die Schlußstrecke Mörs—Cleve ist am 15. August 1904 eröffnet worden. Seitdem wurden die Restarbeiten in der Hauptsache durchgeführt. Die Mittel sind ausreichend.
259 295	96	45 444 720	98	162 448	23	
—	—	180 988	—	—	—	Erledigter Kredit.
20 427	04	1 608 854	48	145	52	Der Baufonds ist nach Beendigung der Restarbeiten und der Kostenabrechnung im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 145 ℳ 52 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
20 427	04	1 789 842	48	145	52	

IX. Gesetz vom 3. Juni 1896.

(Gesetzsamml. S. 100),

betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Baue von Privateisenbahnen.

Gesamtkredit (58 321 000 ℳ + 150 000 ℳ + 60 000 ℳ + 113 000 ℳ + 398 000 ℳ + 7 000 ℳ =) .... 59 049 000 ℳ — ₰*)
Davon sind als erspart gelöscht 11 511 „ 46 „
Bleiben verfügbar ..... 59 037 488 ℳ 54 ₰

Pos. Ia **Bau neuer Eisenbahnen.**

1. Die Vorbedingung, welche im vorhergehenden beim Gesetz vom 10. Mai 1890 in bezug auf die Überweisung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens näher erörtert ist, gilt auch für die Ausführung der nachstehend bezeichneten Bahnen.

2. Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens war, soweit die Eisenbahnlinien auf preußischem Gebiete liegen, Abstand zu nehmen, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer in dem Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme übernommen wurde.

Für den Fall, daß als Beteiligte in diesem Sinne ausschließlich zwei oder mehr Gemeindeverbände in Betracht kamen, war nach der weiteren Bestimmung des Gesetzes vom 20. Mai 1898 (Gesetzsamml. S. 91) die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn

*) Ausschließlich des durch dieses Gesetz zur Errichtung von landwirtschaftlichen Getreidelagerhäusern bewilligten Kredits von 3 000 000 ℳ.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Krebite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(3. Juni 1896)	(Ia)	Erledigte Kredite, nach Löschung von .. 11 511 ℳ 46 ₰	20 253 488	54	20 253 488	54
			Noch offene Kredite:				
52		2	Bau der Eisenbahn von Schönsee nach Strasburg i. Westpr.	3 555 000	—	3 496 253	62
53		3	Bau der Eisenbahn von Berent nach Carthaus	2 680 000	—	2 649 682	64
54		4	Bau der Eisenbahn von Konitz nach Lippusch........	4 110 000	—	3 964 448	44

jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtete, entweder den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich bereitzustellen oder aber den vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten festzusetzenden, auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme zu zahlen.

War hiernach seitens der Beteiligten die Zahlung der Pauschsumme übernommen, so erhöhte sich um die letztere der für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Betrag sowie die Gesamtsumme des Kredits dergestalt, daß die Pauschsumme den Deckungsmitteln hinzutrat.

3. Zu den Grunderwerbskosten für die Bahn unter Pos. 17 (Simmern—Kirchberg/Castellaun) sollte für den Fall, daß der erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten hergegeben wurde, staatsseitig ein Zuschuß von 167 000 *M* gewährt werden.

4. Für die durchweg in außerpreußischem Staatsgebiete belegene Eisenbahn von Frankenhausen nach Sondershausen (Pos. 9) war von den Beteiligten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß von 150 000 *M* zu leisten.

Die Vorbedingungen sind erfüllt;*) der genannte Baukostenzuschuß, wie auch die gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zugeführt.

Sämtliche Bahnen sind im Betriebe.

*) Für die Bahnen unter Pos. 2 bis 5, 11 und 14 haben die Beteiligten den erforderlichen Grund und Boden überwiesen, während für die Bahnen unter Pos. 10, 12 und 17 an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens die festgesetzten Pauschsummen von den Beteiligten gezahlt sind.
Für die Bahn unter Pos. 9 ist der zum Bau erforderliche Grund und Boden von den Fürstlich Schwarzburgischen Regierungen überwiesen.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 *M*	*Pf*	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 *M*	*Pf*	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande *M*	*Pf*	Stand der Ausführung
—	—	20 253 488	54	—	—	
39 107	15	3 535 360	77	19 639	23	Die Fertigstellung der Restarbeiten und der Abschluß des Baufonds sind in Kürze zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
2 116	55	2 651 799	19	28 200	81	Der Bau ist nahezu beendet. Es schweben noch Verhandlungen wegen Ablösung von vermehrten Wegeunterhaltungslasten. Die Mittel sind ausreichend.
33 137	07	3 997 585	51	112 414	49	Zur Vollendung des Bahnbaues bedarf es noch einiger Vervollständigungen, die sich in der Ausführung befinden und voraussichtlich im nächsten Etatsjahre beendet werden. Die Mittel werden ausreichen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
55	(3. Juni 1896)	(Ia) 5	Bau der Eisenbahn von Bütow nach Leba	7 144 000	—	6 848 102	68
56		9	Bau der Eisenbahn von Frankenhausen a. Kyffhäuser nach Sondershausen	1 435 000	—	1 429 580	32
57		10	Bau der Eisenbahn von Soltau nach Buchholz......	2 851 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	113 000	—		
			zusammen....	2 964 000	—	2 841 266	27
58		11	Bau der Eisenbahn von Sulingen nach Bassum	1 200 000	—	1 191 130	01
59		12	Bau der Eisenbahn von Paderborn nach Brackwede..	2 840 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	398 000	—		
			zusammen....	3 238 000	—	3 143 018	89
60		14	Bau der Eisenbahn von Weidenhausen nach Herborn	3 630 000	—	3 630 000	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
215 593	40	7 063 696	08	80 303	92	Die Restarbeiten sind dem Abschlusse nahe. Die Verhandlungen wegen der Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast sind noch im Gange. Der Bestand des Baufonds ist ausreichend.
—	—	1 429 580	32	5 419	68	Auch dieser Bau ist bis auf geringfügige Nacharbeiten beendet. Der Abschluß des Baufonds ist noch innerhalb des laufenden Etatsjahres zu erwarten. Die Mittel sind ausreichend.
28 848	89	2 870 115	16	93 884	84	Zum Abschlusse des Baues erübrigen hauptsächlich noch Ausführungen auf dem Anschlußbahnhofe Buchholz, deren Beendigung bis zum Schlusse des Etatsjahres 1907 in Aussicht steht. Die Mittel reichen aus.
557	60	1 191 687	61	8 312	39	Die Arbeiten sind beendet. Es sind nur noch einige Regulierungen rückständig, nach deren Erledigung der Baufonds geschlossen werden wird. Die Mittel sind ausreichend.
39 096	46	3 182 115	35	55 884	65	Die noch rückständigen Bauarbeiten, die Grunderwerbsregulierung und die Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast haben auch im Berichtsjahre tunlichsten Fortgang genommen. Dem nebenstehenden Kredite von..... 3 238 000 ℳ — ₰ treten hinzu die durch das Gesetz vom 18. Mai 1903 — II 1 — zur Deckung der Mehrkosten bewilligten .... 480 000 " — " Insgesamt stehen also zur Verfügung 3 718 000 ℳ — ₰ Verausgabt wurden bis Ende September 1907 .... 3 182 115 " 35 " so daß im Bestande verblieben .... 535 884 ℳ 65 ₰ Dieser Betrag wird zur Bestreitung der Restkosten ausreichen.
—	—	3 630 000	—	—	—	Sämtliche Bauarbeiten sind vollendet. Die Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast schweben noch. In dem wegen der Nachforderungen einer Unternehmerfirma anhängig gewordenen schiedsgerichtlichen Verfahren ist das Urteil zuungunsten der Eisenbahnverwaltung ausgefallen, so daß die Überschreitung des Baufonds notwendig geworden ist. Die Ausgaben betrugen bis Ende September 1907.................... 3 803 426 ℳ 04 ₰ Die bewilligten Baumittel von ...... 3 630 000 " — " wurden also bis dahin überschritten um 173 426 ℳ 04 ₰ Diese Mehrkosten sind in der Rechnung für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf.	bis Ende September 1906 M.	Pf.
(60)	(3. Juni 1896)	(Ia 14)					
61		17	Bau der Eisenbahn von Simmern einerseits nach Kirchberg i. Hunsrück, anderseits nach Castellaun..	2 027 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	150 000	—		
			zusammen....	2 177 000	—	2 172 425	33
62		Ib	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der neuen Bahnen....................	6 651 000	—	6 452 696	03
			Summe IX. Gesetz vom 3. Juni 1896....	59 037 488	54	58 072 092	77
			X. Gesetz vom 16. Dezember 1896. (Gesetzsamml. S. 215.)				
		§ 3	Gesamtkredit 1 000 000 M. + 469 476,12 M. 1 469 476 M. 12 Pf. Davon sind als erspart gelöscht 152 » 72 » Bleiben verfügbar............ 1 469 323 M. 40 Pf.				
63		c	Erstmalige bauliche Instandsetzung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Ergänzung der Betriebsmittel, preußischer Anteil an den Kosten............	999 847	28	999 847	28
64		d	Deckung schwebender Schulden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von 2 253 000 M., der auf Preußen vertragsmäßig entfallende Anteil mit	469 476	12	469 476	12
			Summe X. Gesetz vom 16. Dezember 1896.....	1 469 323	40	1 469 323	40

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907		Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
						nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906. In gleicher Weise werden auch die aus Anlaß der Ablösungsverhandlungen weiter zu leistenden Ausgaben, die sich insgesamt noch auf rd 4 000 ℳ belaufen werden, demnächst zu verrechnen sein.
1 682	92	2 174 108	25	2 891	75	Der Grunderwerb und die Bauarbeiten sind beendet. Der Abschluß des Baufonds wird vorbereitet. Die Mittel reichen aus.
—	—	6 452 696	03	198 303	97	Die durch den Bau der neuen Strecken bedingte Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen ist bis auf einzelne Beschaffungen, die im Gange sind, bewirkt.
360 140	04	58 432 232	81	605 255	73	
—	—	999 847	28	—	—	Erledigter Kredit.
—	—	469 476	12	—	—	Bei der Übernahme des Baufonds war eine Überzahlung von 2 129 558 ℳ 67 ₰ zu decken. Hierzu treten 186018 ℳ 26 ₰, die von der Gemeinschaftsverwaltung bis Ende September 1907 noch verausgabt worden sind, so daß sich die Gesamtausgabe bis dahin auf 2 315 576 ℳ 93 ₰ belief, wovon
—	—	1 469 323	40	—	—	auf Preußen .... 482 515 ℳ 79 ₰ entfallen; die bewilligten .... 469 476 „ 12 „ waren also um .... 13 039 ℳ 67 ₰ überschritten. Von diesen Mehrkosten, die infolge Regelung von Bauverpflichtungen gegenüber der Stadt Mainz anläßlich der Verlegung des Hauptbahnhofes daselbst entstanden, sind 12 244 ℳ 64 ₰ in den Etatsjahren 1904 und 1905 und 795 ℳ 03 ₰ im Etatsjahre 1906 bei den sonstigen außer-

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(64)	(16. Dez. 1896)	(§ 3 d)					
			XI. Gesetz vom 8. Juni 1897 (Gesetzsamml. S. 171), betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit (59 416 000 ℳ + 493 000 ℳ + 580 000 ℳ + 143 000 ℳ + 85 000 ℳ + 1 003 000 ℳ + 339 000 ℳ + 674 000 ℳ + 335 000 ℳ + 118 000 ℳ =) 63 186 000 ℳ*) — ₰				
			Davon sind als erspart gelöscht .... 1 289 " — "				
			Bleiben verfügbar .... 63 184 711 ℳ — ₰				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 1 289 ℳ — ₰ ..	30 402 711	—	30 402 711	—
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen.				
			1. Der zum Bau erforderliche Grund und Boden war auch für die nachstehend bezeichneten Bahnen — bezüglich der Linie unter Pos. 9 nur insoweit, als er sich im Besitze der beteiligten fremden Staaten befand und im übrigen die Kosten die Höhe von 18 000 ℳ für die bayerische Teilstrecke und von 4 000 ℳ für die reußische Teilstrecke nicht übersteigen — von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es war von ihnen statt dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen. Es gelten dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896.				
			2. Zu den Grunderwerbskosten für die Bahn Primsweiler—Dillingen (Pos. 19) sollte für den Fall, daß der erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten hergegeben wurde, staatsseitig ein Zuschuß von 235 000 ℳ gewährt werden.				
			3. Für die Bahn Schandelah—Oebisfelde (Pos. 12), die zum Teil in außerpreußischem Gebiete liegt, war von den Beteiligten für die außerhalb Preußens belegene Teilstrecke zu den Baukosten ein unverzinslicher,				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
						etatsmäßigen Ausgaben verrechnet worden — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre. In gleicher Weise werden die weiteren Ausgaben nachgewiesen werden. Auf wie hoch sich die Überschreitung insgesamt belaufen wird, bleibt von der außerdem noch rückständigen Auseinandersetzung mit Unternehmern aus Anlaß des Baues der Strecke Frankfurt a. M.—Limburg abhängig.
—	—	30 402 711	—	—	—	

*) Ausschließlich des durch dieses Gesetz zur Errichtung von landwirtschaftlichen Getreidelagerhäusern bewilligten Kredits von 2 000 000 ℳ.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf.	bis Ende September 1906 M.	Pf.
	(8. Juni 1897)	(Ia)	nicht rückzahlbarer Zuschuß in Höhe von 176 000 M. zu leisten. Die Vorbedingungen sind erfüllt.*) Der Baukostenzuschuß und die seither gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zugeführt. Sämtliche Bahnen sind mit Ausnahme derjenigen von Münster i. W. nach Coesfeld (Pos. 14) im Betriebe.				
65		2	Bau der Eisenbahn von Ortelsburg nach Neidenburg	3 720 000	—	3 685 578	08
66		6	Bau der Eisenbahn von Grätz i. P. nach Kosten i. P....	2 140 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb...	143 000	—		
			zusammen....	2 283 000	—	2 206 876	28
67		7	Bau der Eisenbahn von Callies nach Falkenburg ...	2 800 000	—	2 744 592	72
68		9	Bau der Eisenbahn von Blankenstein nach Marxgrün	1 030 000	—	1 018 309	45
69		12	Bau der Eisenbahn von Schandelah nach Oebisfelde	2 440 000	—	2 384 429	80
70		13	Bau der Eisenbahn von Triangel nach Uelzen (Wieren)	3 110 000	—	3 104 095	27

*) Für die Bahnen unter Pos. 2, 7 und 13 ist der erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten überwiesen, während für die Bahnen unter Pos. 6, 14 bis 16 und 19 an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen von den Beteiligten übernommen ist.
Die Überweisung des erforderlichen Grund und Bodens für die Bahn von Blankenstein nach Marxgrün (Pos. 9) ist durch einen zwischen Preußen, Bayern und Reuß j. L. abgeschlossenen Staatsvertrag geregelt. Für die Eisenbahn von Schandelah nach Oebisfelde (Pos. 12) hat die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Bereitstellung des auf braunschweigischem Gebiete erforderlichen Grund und Bodens und außerdem die Zahlung des Baukostenzuschusses von 176 000 M. übernommen; für den auf preußischem Gebiete belegenen Teil ist von den Beteiligten gleichfalls der Grund und Boden überwiesen.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
26 640	88	3 712 218	96	7 781	04	Der Baufonds wurde nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen. Der verbliebene Bestand von 7 781 ℳ 04 ₰ ist erspart und kann daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
782	86	2 207 659	14	75 340	86	Die Bauausführung ist im wesentlichen beendet, es schweben aber aus dem Grunderwerb noch Entschädigungsprozesse. Die Mittel sind voraussichtlich ausreichend.
33 087	24	2 777 679	96	22 320	04	Die Restarbeiten nähern sich dem Ende. Nach ihrer vollständigen Fertigstellung und nach Regelung der vermehrten Wegeunterhaltungslasten wird der Abschluß des Baufonds eingeleitet werden. Die Mittel sind ausreichend.
624	40	1 018 933	85	11 066	15	Der Bau ist beendet. Dagegen hat der Grunderwerb noch nicht vollständig geregelt werden können. Die Mittel sind ausreichend.
42 888	38	2 427 318	18	12 681	82	Die Restarbeiten sind nahezu beendet. Der Baufonds wird noch im laufenden Etatsjahre geschlossen werden können, wenn es gelingt, die noch schwebenden Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast rechtzeitig zu Ende zu führen. Die Mittel werden voraussichtlich ausreichen.
—	—	3 104 095	27	5 904	73	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 5 904 ℳ 73 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
71	(8. Juni 1897)	(Ia) 14	Bau einer Eisenbahn von Münster i. W. nach Coesfeld	3 610 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	1 003 000	—		
			zusammen	4 613 000	—	892 061	18
72		15	Bau der Eisenbahn von Coesfeld nach Borken i. W.	1 860 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	339 000	—		
			zusammen	2 199 000	—	1 819 845	72
73		16	Bau der Eisenbahn von Borken i. W. nach Empel ..	2 257 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	674 000	—		
			zusammen	2 931 000	—	2 760 887	05
74		19	Bau der Eisenbahn von Primsweiler nach Dillingen	1 550 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	118 000	—		
			zusammen	1 668 000	—	1 648 794	47
75		Ib	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der neuen Bahnen	5 988 000	—	5 114 859	69
			Summe XI. Gesetz vom 8. Juni 1897	63 184 711	—	57 783 040	71
			XII. Gesetz vom 20. Mai 1898 (Gesetzsamml. S. 91), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit von (75025000 M. + 485000 M. + 53000 M. + 126 000 M. + 500 000 M. + 253 870 M. + 92 000 M. + 80 000 M. =) 76 614 870 M.				
		Ia	Bau neuer Eisenbahnen.				
			Für die nachstehend unter Pos. 1 bis 9, 12, 13, 15, 16 und 18 bezeichneten Bahnen war der zum Bau erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es war von ihnen statt				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
998 885	59	1 890 946	77	2 722 053	23	Der Bau wurde derart gefördert, daß auf der Teilstrecke Münster—Havixbeck der Betrieb am 15. Oktober 1907 eröffnet werden konnte. Auf der Reststrecke Havixbeck—Coesfeld wird die Betriebseröffnung voraussichtlich im kommenden Frühjahr erfolgen können.
77 982	70	1 897 828	42	301 171	58	Die Restarbeiten haben Fortgang genommen. Aus dem Grunderwerb schweben noch mehrere Prozesse. Die Mittel reichen aus.
25 160	02	2 786 047	07	144 952	93	Es erübrigt noch die Herstellung einiger Restarbeiten, die im Gange ist. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß. Auch haben die Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast noch stattzufinden. Die Mittel sind ausreichend.
— 877	13	1 647 917	34	20 082	66	Die Bauarbeiten sind beendet. Dagegen hat der Grunderwerb noch nicht vollständig geregelt werden können. Die Mittel werden ausreichen.
102 698	10	5 217 557	79	770 442	21	Die durch den Bau der neuen Strecken bedingte Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen ist zum größten Teil erfolgt; weitere Beschaffungen sind im Gange.
1 307 873	04	59 090 913	75	4 093 797	25	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
	(20. Mai 1898)	(Ia)	dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen. Es gelten dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896. Die Vorbedingungen sind für die sämtlichen Bahnen erfüllt.*) Die Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zugeführt. Sämtliche Bahnen, mit Ausnahme derjenigen von Treuenbrietzen nach Nauen (Pos. 10), sind in vollem Umfang im Betriebe. *) Die Beteiligten haben für die Bahnen unter Pos. 1 bis 6, 8, 9 und 15 die Überweisung des erforderlichen Grund und Bodens, für die Bahnen unter Pos. 7, 13 und 18 dagegen die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen übernommen. Für die Bahn von Eschwege (Schwebda) nach Treffurt (Pos. 12) hat der Kreis Eschwege den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden überwiesen, wogegen der außerdem beteiligte Kreis Mühlhausen i. Th. den auf ihn entfallenden Teilbetrag der festgesetzten Pauschsumme gezahlt hat. Ebenso haben für die Bahn von Herborn nach Westerburg (Pos. 16) der Oberwesterwaldkreis und der Kreis Westerburg die Überweisung des innerhalb ihrer Bezirke benötigten Grund und Bodens, der außerdem beteiligte Dillkreis dagegen die Zahlung des auf ihn entfallenden Teilbetrags der festgesetzten Pauschsumme übernommen.				
			Erledigte Kredite	8 963 000	—	8 963 000	—
			Noch offene Kredite:				
76		1	Bau einer Eisenbahn von Angerburg nach Bischdorf	6 030 000	—	1 793 706	97
77		2	Bau der Eisenbahn von Broddydamm nach Deutsch-Eylau	2 967 000	—	2 810 514	40
78		3	Bau der Eisenbahn von Schöneck i. Westpr. nach Czerwinsk (Schmentau)	4 565 000	—	4 306 941	85
79		4	Bau der Eisenbahn von Schlochau nach Reinfeld i. Pom.	3 565 000	—	3 538 791	83
80		5	Bau der Eisenbahn von Falkenburg i. Pom. nach Gramenz	5 100 000	—	4 906 210	49

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	8 963 000	—	—	—	
1 623 532	11	3 417 239	08	2 612 760	92	Die Teilstrecke Angerburg—Rastenburg ist am 1. Juli 1907 in Betrieb genommen worden. Die Eröffnung des Betriebes auf der Reststrecke, auf welcher große Schwierigkeiten der Bauausführung zu überwinden sind, wird für den kommenden Sommer angestrebt.
146 054	77	2 956 569	17	10 430	83	Nach dem Stande der Restarbeiten ist die Schließung des Baufonds noch innerhalb des laufenden Etatsjahres zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
82 670	63	4 389 612	48	175 387	52	Zur Vollendung des Bahnbaues bedarf es noch einzelner Vervollständigungen, die in der Ausführung begriffen sind und tunlichst gefördert werden. Die Mittel reichen aus.
20 564	01	3 559 355	84	5 644	16	Es erübrigen nur noch geringfügige Nacharbeiten, so daß die Schließung des Baufonds bevorsteht. Die Mittel werden ausreichen.
23 151	27	4 929 361	76	170 638	24	Die noch ausstehenden Restarbeiten sind nach Möglichkeit gefördert worden. Ihre vollständige Beendigung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
81	(20. Mai 1898)	(Ia) 6	Bau der Eisenbahn von Bublitz nach Pollnow	1 660 000	—	1 530 580	83
82		7	Bau der Eisenbahn von Schmiedeberg i. Schl. nach Landeshut i. Schl.	4 490 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	485 000	—		
			zusammen	4 975 000	—	4 901 776	70
83		8	Bau der Eisenbahn von Siegersdorf nach Löwenberg i. Schl.	2 596 000	—	2 430 941	66
84		9	Bau der Eisenbahn von Siegersdorf nach Lorenzdorf (Schöndorf)	1 180 000	—	1 176 361	16
85		10	Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Nauen	11 580 000	*) —	10 196 385	50

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
102 715	17	1 633 296	—	26 704	—	Die Bauausführung ist nahezu beendet. Der Abschluß des Baufonds wird voraussichtlich noch im laufenden Etatsjahre erfolgen können. Die Mittel reichen aus.
62 844	95	4 964 621	65	10 378	35	Der Bau ist bis auf die endgültige Regelung des Grunderwerbs beendet. Es steht daher der Abschluß des Baufonds für den kommenden Sommer bevor. Die Mittel sind ausreichend.
102 082	23	2 533 023	89	62 976	11	Die Restbauten wurden weiter gefördert, insbesondere sind noch einige Dienstwohngebäude in der Ausführung, auch ist der Baufonds an der Vervollständigung von Werkstättenanlagen beteiligt. Der Abschluß wird voraussichtlich im nächsten Etatsjahre erfolgen können. Die Mittel reichen aus.
3 466	80	1 179 827	96	172	04	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 172 ℳ 04 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
319 412	41	10 515 797	*) 91	1 064 202	09	A. Bahnbau Treuenbrietzen—Nauen. Nachdem die Teilstrecke Wildpark—Nauen am 1. September 1902 in Betrieb genommen, wurde die Teilstrecke Treuenbrietzen—Beelitz am 1. Oktober 1904 vorläufig als Nebenbahn dem Verkehr übergeben. Die auf der letztgenannten Teilstrecke für den Hauptbahnbetrieb erforderlichen Arbeiten sind im Gange. Auf der Reststrecke Beelitz—Wildpark sind die Bauarbeiten im Berichtsjahre nach Kräften weiter gefördert worden; die Inbetriebnahme dieser Strecke wird sich wegen besonderer Schwierigkeiten des Baues voraussichtlich erst Ende des Etatsjahres 1908 ermöglichen lassen. Die Erweiterung des Bahnhofes Treuenbrietzen ist im wesentlichen beendet. B. Ausbau der Strecke Jüterbog—Treuenbrietzen als Hauptbahn und Beschaffung des Geländes zur Anlage des zweiten Gleises auf dieser Strecke. Der Ausbau ist beendet bis auf verschiedene Vervollständigungen, die erst kurz vor Eröffnung des Hauptbahnbetriebes auf der Strecke Jüterbog—Treuenbrietzen—Wildpark zur Ausführung gelangen sollen.

*) Ausschließlich 29 000 ℳ, die in den Etatsjahren 1902, 1904 und 1905 für diesen Bahnbau bei den sonstigen außeretatsmäßigen Einnahmen und Ausgaben verrechnet sind — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
86	(20. Mai 1898)	(Ia) 12	Bau der Eisenbahn von Eschwege (Schwebda) nach Treffurt	1 385 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Mühlhausen i. Th. für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	53 000	—		
			zusammen	1 438 000	—	1 411 537	76
87		13	Bau der Eisenbahn von Celle nach Schwarmstedt	2 412 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	126 000	—		
			zusammen	2 538 000	—	2 447 399	43
88		15	Bau der Eisenbahn von Nuttlar nach Winterberg	3 670 000	—	3 038 840	86
89		16	Bau der Eisenbahn von Herborn nach Westerburg	7 343 000	—		
			zuzüglich des vom Dillkreise für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	253 870	—		
			zusammen	7 596 870	—	4 929 635	61
90		18	Bau der Eisenbahn von Trompet nach Rheinhausen	580 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	80 000	—		
			zusammen	660 000	—	655 776	91
91		Ib	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der neuen Bahnen	6 488 000	—	5 719 970	18

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
26 138	73	1 437 676	49	323	51	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen worden. Die im Bestande verbliebenen 323 ℳ 51 ₰ sind erspart und können daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
17 397	85	2 464 797	28	73 202	72	Die bei der Betriebseröffnung der Bahn noch rückständig gebliebenen Bauarbeiten auf den Anschlußbahnhöfen Celle und Schwarmstedt sind inzwischen fertiggestellt worden. Ob der Bestand des Baufonds zu den noch erforderlichen Ausgaben hinreichen wird, bleibt von den Kosten des Grunderwerbs, der zu Prozessen geführt hat, abhängig.
567 346	62	3 606 187	48	63 812	52	Die Restarbeiten sind nunmehr soweit gediehen, daß ihre vollständige Fertigstellung im nächsten Sommer zu erwarten steht. Der Baufonds kann alsdann geschlossen werden, wenn es bis dahin gelingt, die außerdem noch schwebenden Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast zu Ende zu führen. Die Mittel werden voraussichtlich ausreichen.
1 507 221	72	6 436 857	33	1 160 012	67	Die Teilstrecke Herborn—Driedorf ist am 1. Mai 1906, die Teilstrecke Driedorf—Rennerod am 1. Oktober 1906 und die Reststrecke Rennerod—Marienberg—Westerburg am 16. Juli 1907 dem Verkehr übergeben worden. Die Restarbeiten sind im Gange. Ob die Mittel ausreichen werden, bleibt von dem Ausgange mehrerer Prozesse abhängig.
— 2 180	69	653 596	22	6 403	78	Die Bauarbeiten sind beendet. Es schweben indes noch Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast. Die Mittel sind ausreichend.
400 407	28	6 120 377	46	367 622	54	Die durch den Bau der neuen Strecken bedingte Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen ist zum größten Teile erfolgt. Auch die weiteren Beschaffungen sind eingeleitet.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
92	(20. Mai 1898)	II	Deckung der Mehrkosten für die Herstellung eines Rangierbahnhofes zu Saarbrücken und Erweiterung der Anlagen für den Personen- und Güterverkehr daselbst	1 043 000	—	317 929	41
			Summe XII. Gesetz vom 20. Mai 1898....	76 614 870	—	65 076 301	55
			XIII. Gesetz vom 25. Mai 1900 (Gesetzsamml. S. 129), betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. Dosse. Gesamtkredit von (95 660 000 ℳ + 133 000 ℳ + 260 000 ℳ + 210 000 ℳ + 54 000 ℳ + 339 000 ℳ + 326 000 ℳ + 244 000 ℳ + 267 000 ℳ + 805 000 ℳ + 669 000 ℳ =) 98 967 000 ℳ				
		I	Bau neuer Eisenbahnen. 1. Für die nachstehend unter Pos. Ib bezeichneten Nebeneisenbahnen war der zum Bau erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es war von ihnen statt dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen. Es gelten dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896. 2. Für die zum Teil in außerpreußischem Staatsgebiete belegene Eisenbahn Treffurt—Hörschel (Eisenach) — Pos. Ib 9 — muß außerdem von den Beteiligten — für die außerhalb Preußens belegene Teilstrecke — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß von 600 000 ℳ geleistet werden. 3. Die Ausführung der Haupteisenbahnen unter Pos. Ia 4 und 5 ist in dem Gesetz von der Bedingung abhängig gemacht, daß die Mittel zum Baue der auf hessische Kosten herzustellenden Teile von der Großherzoglich Hessischen Regierung zur Verfügung gestellt wurden, die Ausführung der Linien unter Pos. Ia 4				

Ausgabe				Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907				
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
14 628	16	332 557	57	710 442	43	Rückständig sind noch Arbeiten auf dem westlichen Flügel des Personenbahnhofes. Diese können erst ausgeführt werden, wenn die damit zusammenhängende fernere Erweiterung der Anlagen auf Bahnhof Saarbrücken — vergl. lfde Nr 752 dieses Berichtes — entsprechend vorgeschritten sein wird.
5 017 454	02	70 093 755	57	6 521 114	43	Es sind bewilligt: a) durch das Gesetz vom 10. Mai 1890 — § 1 III 11 — .... 6 500 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 1 043 000 ″ — ″ mithin im ganzen .... 7 543 000 ℳ — ₰ Davon sind bis Ende September 1907 verausgabt .... 6 832 557 ″ 57 ″ Der Bestand von .... 710 442 ℳ 43 ₰ wird zur Bestreitung der weiteren Ausgaben voraussichtlich ausreichen.

und 5a von der weiteren Bedingung, daß das Reich zu den Baukosten einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß leistete und zwar:

zu der Linie unter Pos. Ia 4 (Gau-algesheim—Münster a. St.) von ...... 1 750 400 M.
zu der Linie unter Pos. Ia 5a (Mombach—Kostheim) von .... 3 276 000 "
zusammen von .... 5 026 400 M.

Diese Vorbedingungen sind erfüllt. Ebenso ist die Erfüllung der Vorbedingungen für den Bau der Nebeneisenbahnen erfolgt.*)

*) Zu Ib. Die Beteiligten haben für die Bahnen unter Pos. 2, 3, 5 und 6 die Überweisung des erforderlichen Grund und Bodens, für die Bahnen unter Pos. 1, 7, 11, 14 und 15 dagegen die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen übernommen. Für die Bahnen von Glowno (Posen) nach Janowitz (Pos. 4), von Münder a. Deister nach Groß-Nenndorf (Pos. 10) und von Kiel nach Osterrönfeld [Rendsburg] (Pos. 12) haben die Kreise Obornik, Znin, Wongrowitz und Grafschaft Schaumburg (früher Rinteln), sowie

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		M.	Pf.	M.	Pf.
	(25. Mai 1900)		Erledigte Kredite	23 330 000	—	23 330 000	—
			Noch offene Kredite:				
		Ia	Bau von Haupteisenbahnen:				
93		1	von Gleiwitz nach Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte	4 466 000	—	4 158 688	40
94		2	von Herford nach Bünde	1 160 000	—	1 031 183	03

Die Zuschüsse zu den Baukosten wie auch die Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.

---

der Stadtkreis Kiel den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden überwiesen; von den außerdem beteiligten Kreisen Posen Ost, Springe und Rendsburg sowie Landkreise Kiel haben die ersteren die auf sie entfallenden Teilbeträge der festgesetzten Pauschsummen gezahlt, wogegen der letztere die Überweisung eines Teils des Grund und Bodens, im übrigen aber die Zahlung der anteiligen Pauschsumme übernommen hat.

Auch für die Bahnen von Treffurt nach Hörschel (Eisenach) (Pos. 9) und von Vilbel nach Höchst a. Nidder (Pos. 13) werden für die auf preußischem Gebiete belegenen Teilstrecken von den Beteiligten die festgesetzten Pauschsummen gezahlt. Die Überweisung des für letztere Bahn auf hessischem Staatsgebiete erforderlichen Grund und Bodens ist durch einen zwischen Preußen und Hessen abgeschlossenen Staatsvertrag geregelt. Ebenso ist für die erstere Bahn die Bereitstellung des Grund und Bodens für die außerhalb Preußens gelegene Teilstrecke von der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen und der Großherzoglich Sächsischen Regierung, von der letzteren auch die Zahlung des Baukostenzuschusses von 600 000 ℳ übernommen.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	23 330 000	—	—	—	
227 774	21	4 386 462	61	79 537	39	Die Strecke Gleiwitz—Idaweiche (Emanuelsegen) ist am 1. Oktober 1904 und die Abzweigung Kochlowitz—Antonienhütte am 2. Januar 1906 für den vollen Verkehr eröffnet worden. Die Restarbeiten sind weiter fortgeschritten; die Regelung des Grunderwerbs, bei dem größtenteils Enteignung erforderlich ist, wird noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Dem nebenstehenden Kredite von .... 4 466 000 ℳ — ₰ treten hinzu .... 339 000 „ — „ welche durch das Gesetz vom 25. Juni 1904 — II 1 — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Die Baumittel betragen also im ganzen 4 805 000 ℳ — ₰ Verausgabt sind davon bis Ende September 1907 .... 4 386 462 „ 61 „ so daß im Bestande verblieben .... 418 537 ℳ 39 ₰ Dieser Bestand ist zur Bestreitung der Restkosten ausreichend.
98 521	14	1 129 704	17	30 295	83	Die Bahn ist seit dem 1. Juli 1904 im Betriebe. Auch die Restarbeiten sind beendet. Infolge Verteuerung des Grunderwerbs sind Mehrkosten in Höhe von rd. 63 000 ℳ zu erwarten, die nach Lage der Sache als sonstige außeretatsmäßige Ausgaben zu verrechnen sein werden.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
95	(25. Mai 1900)	(Ia) 4	von Gaualgesheim nach Münster a. St. — Teilstrecke auf preußischem Gebiete —	2 188 000	*) —	2 188 000	—
			*) Anmerkung. Die Kosten dieses Baues werden von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen. Der Anteil des Reiches ist gezahlt und der Generalstaatskasse zugeführt.				
96		5	der Verbindung von Mombach über Kostheim nach Bischofsheim mit Anschlüssen an die Bahnhöfe Curve (jetzt Biebrich Ost) und Mainz behufs Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Mainz — von Preußen zu erbauender Teil —				
			α) von Mombach nach Kostheim	5 460 000	**) —		
			β) von Kostheim nach Bischofsheim	1 339 000	—		
			zusammen	6 799 000	**) —	6 638 994	08
			**) Anmerkung. Die Kosten der Strecke Mombach—Kostheim werden von Preußen und vom Reiche gemeinsam getragen. Der Anteil des Reiches ist gezahlt und der Generalstaatskasse zugeführt.				
		Ib	Bau von Nebeneisenbahnen:				
97		1	von Pogegen nach Laugszargen	1 707 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	133 000	—		
			zusammen	1 840 000	—	1 676 832	94
98		2	von Johannisburg nach Lötzen	4 651 000	—	3 169 007	43

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	2 188 000	—	—	—	Die Bahn ist am 15. Mai 1902 dem Betriebe übergeben. Die Restarbeiten sind bis auf den noch in der Ausführung begriffenen Neubau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Kreuznach Bad beendet. Aus dem Grunderwerb schweben mehrere Prozesse. Die Ausgaben betrugen Ende September 1907 .... 3 372 894 M. 13 Pf. Die bewilligten Baumittel von ...... 2 188 000 » — » wurden also bis dahin überschritten um .. 1 184 894 M. 13 Pf. Von diesen Mehrkosten, die durch Forderungen der Landespolizeibehörde hervorgerufen sind, wurden 529 491 M. 62 Pf. für das Etatsjahr 1904, 555 325 M. 87 Pf. für das Etatsjahr 1905 und 38 476 M. 24 Pf. für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre. Die weiteren Mehrkosten werden in gleicher Weise verrechnet werden; insgesamt wird die Überschreitung sich auf etwa 1 335 000 M. belaufen.
1 805	56	6 640 799	64	158 200	36	Die Umgehungsbahn ist seit dem 2. Mai 1904 im Betriebe. Inzwischen sind die Restarbeiten fertiggestellt worden. Sobald die noch schwebenden Grunderwerbsprozesse erledigt sind, wird der Baufonds geschlossen werden. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
50 753	60	1 727 586	54	112 413	46	Auch diese Bahn ist, und zwar seit dem 1. Mai 1904, im Betriebe. Der Fortgang der Restarbeiten läßt erwarten, daß die vollständige Fertigstellung im kommenden Etatsjahre erfolgen wird. Die Mittel werden ausreichen.
321 588	72	3 490 596	15	1 160 403	85	Auf der Teilstrecke Johannisburg—Arys ist der Betrieb am 15. November 1905 und auf der Reststrecke Arys—Lötzen am 1. Juni 1906 eröffnet worden. Die umfangreichen Vervollständigungen auf den Anschlußbahnhöfen Johannisburg und Lötzen sowie auf Bahnhof Arys nahmen planmäßigen Fortgang. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		M.	Pf	M.	Pf
99	(25. Mai 1900)	(Ib) 3	von Carthaus i. Westpr. nach Lauenburg i. Pom.	4 710 000	—	4 593 422	20
100		4	von Glowno (Posen) nach Janowitz	4 648 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Posen Ost für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	260 000	—		
			zusammen	4 908 000	—	3 804 089	87
101		5	von Rückers zur Reichsgrenze (Nachod)	4 843 000	—	4 352 779	77
102		6	von Christianstadt nach Grünberg i. Schl.	2 130 000	—	1 885 699	93
103		7	von Forst i. L. nach Guben	1 894 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	210 000	—		
			zusammen	2 104 000	—	1 967 224	84
104		9	von Treffurt nach Hörschel (Eisenach)	3 175 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb auf preußischem Gebiete	54 000	*) —		
			zusammen	3 229 000	—	86 674	35

*) Die im Gesetz vom 25. Mai 1900 auf 79 000 M. bemessene Pauschsumme ist durch das Gesetz vom 18. Mai 1903 — § 5 — anderweit auf 54 000 M. festgesetzt worden.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
103 120	81	4 696 543	01	13 456	99	Die Bahn ist am 4. Oktober 1905 in Betrieb genommen worden. Die noch rückständigen Arbeiten werden im kommenden Etatsjahre fertiggestellt werden. Die Mittel werden voraussichtlich ausreichen.
570 271	29	4 374 361	16	533 638	84	Auch diese Bahn ist, und zwar seit dem 1. Oktober 1905, im Betriebe. Die Restarbeiten, besonders auf den Anschlußbahnhöfen Glowno und Janowitz, sind noch in Ausführung. Die Mittel werden ausreichen.
240 802	89	4 593 582	66	249 417	34	Die Teilstrecke Rückers—Reinerz ist seit dem 1. Dezember 1902, die Teilstrecke Reinerz—Kudowa-Sackisch seit dem 10. Juli 1905 und die Teilstrecke Kudowa-Sackisch—Schlaney seit dem 15. Mai 1906 im Betriebe. Für die Reststrecke bis zur Reichsgrenze wurde der Unterbau hergestellt. Ein Bedürfnis zum weiteren Ausbaue der Reststrecke liegt erst vor, wenn über die Weiterführung der Bahn bis Nachod auf österreichischem Gebiete endgültig entschieden ist. — Die Ausführung noch einiger vorzunehmender Vervollständigungsarbeiten auf den eröffneten Strecken bleibt von dem Ausgange zweier Schiedsgerichtsstreitigkeiten abhängig, die noch nicht beendet werden konnten.
96 203	45	1 981 903	38	148 096	62	Die Bahn ist seit dem 1. August 1904 im Betriebe. Die Restarbeiten befinden sich zum Teil noch in der Ausführung und werden voraussichtlich im kommenden Etatsjahre abgeschlossen werden. Die Mittel sind ausreichend.
89 348	89	2 056 573	73	47 426	27	Die Bahn wurde am 1. Juni 1904 dem Verkehr übergeben. Wegen des Grunderwerbs schwebt zum Teil das Enteignungsverfahren; auch die Verhandlungen wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast konnten noch nicht völlig beendet werden. Die Mittel werden ausreichen.
2 224 094	52	2 310 768	87	918 231	13	Die Bahn ist am 15. Oktober 1907 dem Betriebe übergeben worden. Die Restarbeiten sind zum Teil in der Ausführung, zum Teil noch in der Vorbereitung begriffen. Dem nebenstehenden Kredite von .... 3 229 000 ℳ — ₰ treten hinzu .... 440 000 » — » zu übertragen .... 3 669 000 ℳ — ₰

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(104)	(25. Mai 1900)	(Ib 9)					
105		10	von Münder a. Deister nach Groß-Nenndorf (früher Nenndorf Bad)	2 190 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Springe für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	339 000	—		
			zusammen	2 529 000	—	2 505 663	68
106		11	von Schwarmstedt nach Wahnebergen (Verden)	2 900 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	326 000	—		
			zusammen	3 226 000	—	2 953 676	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Übertrag .... 3 669 000 ℳ — ₰ die durch das Gesetz vom 15. Juni 1906 — III 2a — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Insgesamt stehen also zur Verfügung 3 669 000 ℳ — ₰ Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 2 310 768 = 87 = so daß im Bestande verblieben .... 1 358 231 ℳ 13 ₰ Die Mittel reichen aus.
23 336	32	2 529 000	—	—	—	Die Teilstrecke Groß-Nenndorf — Lauenau ist seit dem 15. Oktober 1904, die Teilstrecke Lauenau—Eimbeckhausen seit dem 25. März 1905 und die Reststrecke Eimbeckhausen—Münder seit dem 20. Juni 1905 im Betrieb. Auch die Restarbeiten sind inzwischen beendet. Der Abschluß des Baufonds wird vorbereitet. Die Ausgaben betrugen bis Ende September 1907 .... 2 563 542 ℳ 86 ₰ Die bewilligten Baumittel von ...... 2 529 000 = — = wurden also bis dahin überschritten um 34 542 ℳ 86 ₰ Von den Mehrkosten, die insgesamt auf 66 000 ℳ geschätzt werden und durch die Beseitigung umfangreicher Rutschungen verursacht sind, wurden 12 814 ℳ 46 ₰ für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das genannte Etatsjahr. Der Rest der Mehrkosten wird in gleicher Weise verrechnet werden.
272 324	—	3 226 000	—	—	—	Am 20. Oktober 1904 wurde die Teilstrecke Wahnebergen—Rethem und am 21. März 1905 die Schlußstrecke Rethem—Schwarmstedt dem Verkehr übergeben. Die Restarbeiten sind durchgeführt, aus dem Grunderwerb schweben indes noch drei Prozesse. Die Ausgaben betrugen bis Ende September 1907 .... 3 380 880 ℳ 42 ₰ Die bewilligten Baumittel von ...... 3 226 000 = — = wurden demnach bis dahin überschritten um .... 154 880 ℳ 42 ₰ Von den auf insgesamt 223 000 ℳ zu veranschlagenden Mehrkosten, die vornehmlich durch eine Verteuerung des Grunderwerbs und ungünstige Bodenverhältnisse verursacht

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(106)	(25. Mai 1900)	(Ib 11)					
107		12	von Kiel nach Osterrönfeld (Rendsburg)	2 490 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für Grunderwerb im Landkreise Kiel und im Kreise Rendsburg	244 000	—		
			zusammen....	2 734 000	—	2 413 022	13
108		13	von Vilbel nach Höchst a. Nidder—(Stockheim i. Hessen)	2 829 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb auf preußischem Gebiete	267 000	—		
			zusammen....	3 096 000	—	1 680 569	06
109		14	von Finnentrop nach Meschede (Wennemen) mit Abzweigung nach Fredeburg	7 508 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb..	805 000	—		
			zusammen....	8 313 000	—	—	—
110		15	von Coblenz nach Mayen	5 346 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb..	669 000	—		
			zusammen....	6 015 000	—	5 265 841	71
111		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der neuen Bahnen	6 696 000	—	5 160 983	94
			Summe XIII. Gesetz vom 25. Mai 1900....	98 967 000	—	78 862 353	36

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						werden, wurden 22 346 ℳ 64 ₰ für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das genannte Etatsjahr. Der Rest der Mehrkosten wird in gleicher Weise verrechnet werden.
84 639	33	2 497 661	46	236 338	54	Der Betrieb auf dieser Bahn wurde am 15. Oktober 1904 eröffnet. Die Restarbeiten sind zum Teil in der Ausführung, zum Teil noch in der Vorbereitung begriffen. Die Mittel werden ausreichen.
751 956	12	2 432 525	18	663 474	82	Die Teilstrecke Höchst a. M.—Heldenbergen-Windecken ist am 1. Oktober 1905 und die Reststrecke Heldenbergen-Windecken—Vilbel am 1. Juni 1907 dem Betriebe übergeben worden. Die Restarbeiten sind teils in der Ausführung, teils in der Vorbereitung. Die Mittel reichen aus.
—	—	—	—	8 313 000	—	Auf der Strecke Finnentrop—Wennemen sind die Erdarbeiten in vollem Gange, zwei Wegeunterführungen sind im Bau und einige Durchlässe fertiggestellt. Auf der Strecke Fredeburg—Wenholthausen ist der Grunderwerb eingeleitet.
91 252	—	5 357 093	71	657 906	29	Die Teilstrecke Coblenz—Polch ist am 1. Oktober 1904 und die Reststrecke Polch—Mayen am 12. November 1904 in Betrieb genommen worden. Die Restarbeiten und die Regelung des Grunderwerbs, aus dem noch zahlreiche Prozesse schweben, nahmen seitdem Fortgang. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
414 557	23	5 575 541	17	1 120 458	83	Die Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel ist zum größten Teil bereits erfolgt, weitere Beschaffungen sind im Gange.
5 662 350	08	84 524 703	44	14 442 296	56	

XIV. Gesetz vom 20. Mai 1902

(Gesetzsamml. S. 175),

betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

Gesamtkredit von (105186000 M.+25000 M.+204000 M. +225000 M. + 167026 M. + 152200 M.+122000 M. =) 106 081 226 M.*)

Pos. I Bau neuer Eisenbahnen.

1. Auch für die nachstehend unter Pos. Ib bezeichneten Nebeneisenbahnen war der zum Bau erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es war von ihnen statt dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsummen zu übernehmen. Es gelten dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896.

2. Zu den Grunderwerbskosten für die Eisenbahn von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler (Pos. 18) innerhalb des Kreises Prüm ist staatsseitig ein Zuschuß von 280 000 M. gewährt.

3. Für die zum Teil in außerpreußischem Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen von Eisenberg nach Porstendorf, von Gerstungen nach Dankmarshausen,

*) Ausschließlich des unter II des Gesetzes bereitgestellten Kredits von 3 100 829 M. 95 Pf. zum Erwerb verschiedener Privateisenbahnen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf.	bis Ende September 1906 M.	Pf.
112	(20. Mai 1902)	Ia	Bau einer Haupteisenbahn von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau	19 917 000	—	469 158	65
		Ib	Bau von Nebeneisenbahnen:				
113		1	von Bischdorf nach Wormditt	5 556 000	—	3 866 847	95
114		2	von Morroschin nach Mewe	964 000	—	924 881	92

von Dankmarshausen nach Vacha und von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa (Pos. 11 und 12) war von den Beteiligten für die außerhalb Preußens belegenen Teilstrecken die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 600 000 ℳ zu übernehmen.

Die Vorbedingungen sind für die sämtlichen Nebeneisenbahnen erfüllt.*)

Der Zuschuß zu den Baukosten wie auch die Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.

*) Zu I b. Für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1, 2, 5, 7, 8, 10 und 14 bis 18 wird der erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten überwiesen, wogegen für die Bahnen unter Pos. 4 und 6 die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen von den Beteiligten übernommen ist. Für die Bahnen unter Pos. 11, 12a, 12b und 12c (Eisenberg—Porstendorf und Gerstungen—Dankmarshausen—Vacha—Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa) haben die Großherzoglich Sächsische und die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung, jede für ihr Gebiet, die Bereitstellung des Grund und Bodens für die außerhalb Preußens belegenen Strecken, die Großherzoglich Sächsische Regierung außerdem die Zahlung des Baukostenzuschusses von 600 000 ℳ übernommen. Der für die Strecke Dankmarshausen—Vacha (Pos. 12b) auf preußischem Gebiet erforderliche Grund und Boden wird von den Beteiligten gleichfalls überwiesen. Für das preußische Gebiet der Strecke Vacha—Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa (Pos. 12c) hat sich der Kreis Hersfeld zur Überweisung des innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Bodens verpflichtet, wogegen der Kreis Hünfeld die Zahlung des anteiligen Betrages der Pauschsumme übernommen hat. Endlich ist für die Bahnen von Czersk nach Laskowitz (Pos. 8), von Cammin nach Treptow a. R. (Pos. 9) und von Tennstedt nach Straußfurt (Pos. 13) von den Beteiligten die Überweisung eines Teils des Grund und Bodens im übrigen aber die Zahlung der anteiligen Beträge der Pauschsummen übernommmen.

Ausgabe				Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907				
ℳ	Pf	ℳ	Pf	ℳ	Pf	
3 802 709	87	4 271 868	52	15 645 131	48	Die Bauarbeiten sind, soweit nicht Behinderungen durch Grunderwerbsschwierigkeiten vorliegen, in vollem Gange. Der Bau der Ohlebrücke sowie eines großen Teils der Wege-Unter- und Überführungen ist ziemlich beendet. Bei der Brücke über die alte Oder und drei anderen größeren Brücken wurde die Aufbringung der eisernen Überbauten in Angriff genommen. Die Pfeiler der Brücke über die Stromoder sind bis auf einen fertig. Auch mit dem Verlegen des Oberbaues und dem Ausbau der Bahnhöfe wurde begonnen.
854 602	95	4 721 450	90	834 549	10	Die Bahn ist am 1. September 1905 dem Verkehr übergeben worden. Die Restarbeiten, besonders auf den Anschlußbahnhöfen, haben im Berichtsjahre weiteren Fortgang genommen. Die Mittel werden ausreichen.
25 102	56	949 984	48	14 015	52	Die Betriebseröffnung erfolgte am 5. Januar 1905. Nach dem Stande der Restarbeiten ist die Schließung des Baufonds noch im laufenden Etatsjahre zu erwarten. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		M.	Pf.	M.	Pf.
115	(20. Mai 1902)	(Ib) 3	von Czersk nach Laskowitz	4 200 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Konitz für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	25 000	—		
			zusammen	4 225 000	—	1 985 417	14
116		4	von Schrimm nach Jarotschin	3 182 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	204 000	—		
			zusammen	3 386 000	—	2 130 918	87
117		5	von Züllichau nach Wollstein	2 948 000	—	2 609 355	55
118		6	von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz	2 300 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	225 000	—		
			zusammen	2 525 000	—	179 972	89
119		7	von Reisicht nach Goldberg i. Schl.	2 305 000	—	1 385 321	14
120		8	von Labes nach Regenwalde	2 420 000	—	2 010 048	27

Ausgabe				Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907				
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
1 315 006	11	3 300 423	25	924 576	75	Die Bahn wurde am 2. Oktober 1906 in Betrieb genommen. Seitdem nahmen die Restarbeiten planmäßigen Fortgang. Die Mittel reichen aus.
1 255 081	13	3 386 000	*) —	—	—	Die Teilstrecke Xions—Jarotschin wurde am 1. August 1906 und die Reststrecke Schrimm—Xions am 15. November 1906 in Betrieb genommen. Die bewilligten Mittel reichen infolge erhöhter Aufwendungen für Grunderwerb und für die Beseitigung umfangreicher Dammrutschungen nicht aus, um die Restarbeiten planmäßig zu Ende zu führen. Zur Deckung der erforderlichen Mehrkosten wird ein Nachkredit demnächst nachgesucht werden. *) Die Bauausgaben betrugen Ende September 1907 insgesamt 3 508 890 ℳ 07 ₰, so daß die bewilligten Baumittel bis dahin überschritten wurden um 122 898 ℳ 07 ₰ Die im Etatsjahr 1907 entstehenden Mehrausgaben werden bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen werden; zum Ausgleich wird ein gleich hoher Betrag von dem zu bewilligenden Nachkredite seinerzeit als entbehrlich gelöscht werden.
180 680	19	2 790 035	74	157 964	26	Die Bahn ist am 1. April 1905 eröffnet worden. An Vervollständigungsarbeiten sind hauptsächlich noch rückständig die Verlegung des Obrabettes und einzelne Bauten auf den Bahnhöfen Wollstein und Züllichau, die sich zum Teil in der Ausführung und zum Teil noch in Vorbereitung befinden. Die Mittel sind ausreichend.
601 304	32	781 277	21	1 743 722	79	Die Arbeiten sind soweit vorgeschritten, daß die Betriebseröffnung für das Frühjahr 1908 in Aussicht genommen werden kann.
845 871	83	2 231 192	97	73 807	03	Die Teilstrecke Goldberg—Haynau wurde am 15. September 1906 und die Reststrecke Haynau—Reisicht am 1. Dezember 1906 eröffnet. Es sind noch einige Restarbeiten auszuführen, die bereits in Angriff genommen sind. Die Mittel reichen aus.
164 465	94	2 174 514	21	245 485	79	Die Bahn ist am 1. Februar 1906 eröffnet worden. Einige Arbeiten zur Vervollständigung der Bahnanlagen sind noch im Gange. Die Mittel werden ausreichen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
121	(20. Mai 1902)	(Ib) 9	von Cammin i. Pom. nach Treptow a. R.	3 221 000	—		
			zuzüglich des von den Kreisen Cammin und Greifenberg für den Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke übernommenen Teils der Pauschsumme	167 026	—		
			zusammen	3 388 026	—	1 303 489	91
122		10	von Petershain nach Hoyerswerda mit Abzweigung nach Spremberg	4 080 000	—	125 589	90
123		11	von Eisenberg i. Sachsen-Altenburg nach Porstendorf	2 995 000	—	2 901 436	99
124		12a	von Gerstungen nach Dankmarshausen	1 720 000	—	1 518 637	49
125		12b	von Dankmarshausen nach Vacha	2 258 000	—	2 005 852	16
126		12c	von Vacha nach Hünfeld mit Abzweigung nach Geisa	6 133 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Hünfeld für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	152 200	—		
			zusammen	6 285 200	—	3 680 807	21

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
1 758 148	62	3 061 638	53	326 387	47	Diese Strecke ist am 24. Dezember 1906 in Betrieb genommen worden. Die Restarbeiten sind in der Ausführung begriffen. Die Mittel reichen aus.
1 724 225	24	1 849 815	14	2 230 184	86	Die Bauausführung ist im Berichtsjahre derart vorgeschritten, daß die Strecke Petershain—Hoyerswerda am 1. Juli 1907 und die Zweigstrecke Proschim-Haidemühl—Spremberg West (vorläufiger Haltepunkt) am 1. Oktober 1907 eröffnet werden konnten. Die Eröffnung der kurzen Reststrecke bis zum endgültigen Bahnhofe Spremberg West ist zum Frühjahr 1908 in Aussicht genommen. Die Restarbeiten sind im Gange. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
75 180	54	2 976 617	53	18 382	47	A. Bahnbau Eisenberg i. S.-A.—Porstendorf. Die Bahn ist am 2. Oktober 1905 dem Verkehr übergeben worden. Es erübrigen noch einige Vervollständigungen, deren Ausführung tunlichst gefördert wird. B. Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Porstendorf—Jena. Das Gleis ist seit dem 1. Mai 1904 im Betriebe; sämtliche Arbeiten sind fertiggestellt. Die Mittel sind hinreichend.
116 321	02	1 634 958	51	85 041	49	Die Bahn ist seit dem 15. Dezember 1903 in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe. Die Bauausführung ist nahezu beendet. Es schweben noch Verhandlungen mit den Beteiligten wegen Ablösung der durch den Bahnbau vermehrten Wegeunterhaltungslast. Die Mittel werden ausreichen.
115 920	04	2 121 772	20	136 227	80	Die Strecke befindet sich seit dem 2. Oktober 1905 in vollem Umfange im Betriebe. Zum Abschlusse des Baues erübrigen noch einige Vervollständigungen, deren Ausführung im Gange ist. Die Mittel sind ausreichend.
1 785 104	32	5 465 911	53	819 288	47	Die Restarbeiten dieser Strecke, die seit dem 1. Dezember 1906 vollständig im Betriebe ist, nahmen im Berichtsjahre planmäßigen Fortgang. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
127	(20. Mai 1902)	(Ib) 13	von Teunstedt nach Straußfurt	772 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Weißensee für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	122 000	—		
			zusammen	894 000	—	263 510	80
128		14	von Hersfeld nach Treysa.	5 685 000	—	3 122 499	02
129		15	von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf.	1 880 000	—	955 397	98
130		16	von Wiehl über Waldbröl nach Morsbach	3 733 000	—	1 593 786	28
131		17	von Ochtrup nach Rheine	1 998 000	—	1 404 567	76
132		18	von Pronsfeld nach Neuerburg mit Abzweigung nach Waxweiler	6 556 000	—	3 542 455	14
133		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen	6 972 000	—	3 238 820	37
		III	Verschiedene Bauausführungen:				
134		1	Ausbau der Nebenbahnstrecke Krotoschin—Ostrowo—Skalmierzyce zu einer Hauptbahn, Erweiterung des Bahnhofes Skalmierzyce bis zur Grenze und Erweiterung des Bahnhofes Öls	3 100 000	—	1 928 158	38

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
423 080	37	686 591	17	207 408	83	Die Bahn wurde am 1. Juni 1906 eröffnet. Die Bauausführung ist im wesentlichen beendet. Aus dem Grunderwerb schweben noch einige Prozesse. Die Mittel werden ausreichen.
1 475 883	08	4 598 382	10	1 086 617	90	Die Teilstrecke Hersfeld—Oberaula ist am 1. Mai 1906 und die Reststrecke Oberaula—Treysa am 1. August 1907 in Betrieb genommen. Die Mittel werden ausreichen.
924 602	02	1 880 000	—	—	—	Die Bahn ist am 1. November 1907 eröffnet worden. Dem nebenstehenden Kredite von .... 1 880 000 M. — Pf. treten die durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 — III 4a — bewilligten Mehrkosten im Betrage von .... 600 000 " — " hinzu. Die Baumittel betragen also insgesamt .... 2 480 000 M. — Pf. Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 1 930 788 " 20 " mithin noch im Bestande .... 549 211 M. 80 Pf. Die Mittel sind ausreichend.
1 325 004	75	2 918 791	03	814 208	97	Die Teilstrecke Wiehl—Waldbröl ist am 15. Dezember 1906 in Betrieb genommen worden. Auf der Reststrecke Waldbröl—Morsbach sind die Erdarbeiten nahezu fertiggestellt. Der Tunnel ist durchbrochen. Die Arbeiten zur Einführung der Linie in den Bahnhof Morsbach sind in Angriff genommen. Die bewilligten Mittel werden nicht ausreichen; die Feststellung des Mehrbedarfs ist im Gange.
141 799	47	1 546 367	23	451 632	77	Die Strecke befindet sich seit dem 15. Oktober 1905 im Betriebe. Die notwendigen Vervollständigungen sind im Berichtsjahre nach Möglichkeit gefördert worden. Ihre vollständige Fertigstellung wird jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Mittel sind ausreichend.
1 656 416	92	5 198 872	06	1 357 127	94	Die Bahn wurde am 7. Juli 1907 in Betrieb genommen. Die Restarbeiten sind im Gange. Der Baufonds ist ausreichend.
1 682 753	37	4 921 573	74	2 050 426	26	Die Beschaffung der Betriebsmittel ist zum größten Teil erfolgt, weitere Beschaffungen sind im Gange.
1 171 841	62	3 100 000	—	—	—	Der Ausbau der Teilstrecke Krotoschin—Ostrowo, auf der der Vollbahnbetrieb am 1. Mai 1904 eingeführt wurde, ist beendet. Auf der Reststrecke Ostrowo—Skalmierzyce wurde

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(134)	(20. Mai 1902)	(III 1)					
135		2	Ausbau der Nebenbahnstrecke Lissa i. Pos.—Krotoschin zu einer Hauptbahn	4 110 000	—	3 928 583	20
136		3	Ausbau der Nebenbahnstrecke Bentschen—Lissa i. Pos. zu einer Hauptbahn	1 100 000	—	1 084 284	23
		IV	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:				
137		1	von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen	450 000	—	440 547	71

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						das zweite Gleis am 1. Oktober 1906 in Betrieb genommen. Auch der Grenzbahnhof Skalmierzyce wurde am 28. Oktober 1906 dem Verkehr übergeben. Die Vervollständigungsarbeiten auf diesem Bahnhofe nähern sich dem Ende. Die Inbetriebnahme der schienenfreien Einführung der Strecke Ostrowo—Skalmierzyce in den Bahnhof Ostrowo steht unmittelbar bevor. Aus dem Grunderwerb schweben noch mehrere Prozesse. Dem umstehenden Kredite von ..... 3 100 000 ℳ — ₰ treten die durch das Gesetz vom 15. Juni 1906 — § 1 III 2 c — zur Deckung der Mehrkosten bewilligten .... 258 000 » — » hinzu; die Baumittel betragen also insgesamt .... 3 358 000 ℳ — ₰ Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 3 103 876 » 68 » so daß im Bestande verblieben ...... 254 123 ℳ 32 ₰ Dieser Bestand ist zur Vollendung der Bauausführung ausreichend.
148 886	—	4 077 469	20	32 530	80	Das zweite Gleis ist seit dem 1. Mai 1904 im Betriebe. Die Restarbeiten sind beendet. Der Baufonds wird daher, sobald die noch schwebenden Grunderwerbsprozesse entschieden sind, geschlossen werden. Die Mittel sind voraussichtlich ausreichend.
11 428	90	1 095 713	13	4 286	87	Auch auf dieser Strecke ist das zweite Gleis seit dem 1. Mai 1904 im Betriebe. Der Baufonds wurde nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Berichtsjahre geschlossen. Die im Bestande verbliebenen 4 286 ℳ 87 ₰ sind erspart und können demnächst gelöscht werden.
8 939	58	449 487	29	512	71	Die Bahn ist seit dem 15. Juli 1901 im Betriebe. Nach Fertigstellung der Restarbeiten und nach Regelung des Grunderwerbs ist der Baufonds im Berichtsjahre geschlossen worden. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 3. Juni 1896 — § 1 Ia 15 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb auf preußischem Gebiete .... 1 169 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 450 000 » — » mithin zusammen .... 1 619 000 ℳ — ₰ Die Gesamtausgabe betrug .... 1 618 487 » 29 » so daß im Bestande verblieben .... 512 ℳ 71 ₰ Dieser Bestand ist erspart und kann daher gelöscht werden — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
138	(20. Mai 1902)	(IV) 2	von Kreuzau nach Heimbach	377 000	—	350 329	56
139		3	von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal)	2 640 000	—	2 484 335	45
140		4	von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil	815 000	—	461 543	52

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
26 021	39	376 350	95	649	05	Die Betriebseröffnung der Bahn hat am 1. September 1903 stattgefunden. Die Bauarbeiten sind beendet; aus dem Grunderwerb schweben noch Prozesse. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 3. Juni 1896 — § 1 Ia 18 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb .... 1 612 000 M. — Pf. b) die nebenstehenden .... 377 000 „ — „ mithin zusammen .... 1 989 000 M. — Pf. Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 1 988 350 „ 95 „ also noch im Bestande .... 649 M. 05 Pf. Infolge einer Verteuerung des Grunderwerbs werden die Baumittel um etwa 55 000 M. überschritten werden. Die Verrechnung dieser Mehrkosten wird nach Lage der Sache bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben zu erfolgen haben.
80 906	21	2 565 241	66	74 758	34	Die Strecke ist seit dem 20. Oktober 1902 im Betriebe. Das Empfangsgebäude in Schreiberhau ist fertiggestellt und in Benutzung genommen. Die übrigen Vervollständigungen des Baues sind eingeleitet und werden im nächsten Etatsjahre durchgeführt werden. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 — § 1 Ia 5 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb auf preußischem Gebiete .... 6 760 000 M. — Pf. b) die nebenstehenden .... 2 640 000 „ — „ mithin zusammen .... 9 400 000 M. — Pf. Die Gesamtausgabe bis Ende September 1907 betrug .... 9 325 241 „ 66 „ so daß im Bestande verblieben........ 74 758 M. 34 Pf. Dieser Bestand ist zur Vollendung des Baues ausreichend.
35 347	44	496 890	96	318 109	04	Die Teilstrecke Kirchberg—Morbach wurde am 15. Dezember 1902 und die Reststrecke Morbach—Hermeskeil am 1. November 1903 für den Gesamtverkehr eröffnet. Die Fertigstellung der Restarbeiten ist noch im Gange. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 — § 1 Ia 18 —............... 7 035 000 M. — Pf. b) die nebenstehenden .... 815 000 „ — „ mithin zusammen .... 7 850 000 M. — Pf. Davon waren bis Ende September 1907 verausgabt .... 7 531 890 „ 96 „ also noch im Bestande .... 318 109 M. 04 Pf. Dieser Bestand ist zur Vollendung des Bahnbaues ausreichend.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
141	(20. Mai 1902)	(IV) 5	von Lage nach Bielefeld	237 000	—	237 000	—
142		6	von Querfurt nach Vitzenburg	562 000	—	548 323	49
			Summe XIV. Gesetz vom 20 Mai 1902	106 081 226	—	52 681 878	93
			XV. Gesetz vom 18. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 123), betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat.				
143		§ 3c	Deckung des Bauvorschusses der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn und der Stargard—Cüstriner Eisenbahn	1 258 705	—	1 258 705	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
—	—	237 000	—	—	—	Am 1. Oktober 1903 wurde die Teilstrecke Lage—Oerlinghausen und am 1. Oktober 1904 die Reststrecke Oerlinghausen—Bielefeld dem Verkehr übergeben. Die Bauarbeiten sind beendet, aus dem Grunderwerbe schwebt noch ein Prozeß. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 20. Mai 1898 — § 1 Ia 14 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb auf preußischem Gebiete .... 3 012 000 M. — Pf. b) die nebenstehenden .... 237 000 = — = mithin zusammen .... 3 249 000 M. — Pf. Die Gesamtausgabe bis Ende September 1907 betrug .... 3 292 333 = 04 = Die Baumittel sind also bis dahin um 43 333 M. 04 Pf. überschritten worden. Von den Mehrkosten, die insgesamt auf 72 100 M. geschätzt werden und durch eine Verteuerung des Grunderwerbs verursacht sind, wurden 41 967 M. 24 Pf. für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das genannte Etatsjahr. Der Rest der Mehrkosten wird in gleicher Weise verrechnet werden.
9 382	22	557 705	71	4 294	29	Die Eröffnung des Betriebes hat am 1. Juli 1904 stattgefunden. Die Restarbeiten nähern sich dem Ende, es schweben jedoch noch Verhandlungen wegen Ablösung der vermehrten Wegeunterhaltungslast, so daß die Schließung des Baufonds erst im Etatsjahre 1908 möglich sein wird. Es sind bewilligt: a) durch das Gesetz vom 25. Mai 1900 — § 1 Ib 8 — .... 1 130 000 M. — Pf. b) die nebenstehenden .... 562 000 = — = mithin im ganzen .... 1 692 000 M. — Pf. Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 1 687 705 = 71 = und noch im Bestande .... 4 294 M. 29 Pf. Dieser Bestand ist zur Fertigstellung des Baues ausreichend.
23 742 018	02	76 423 896	95	29 657 329	05	
—	—	1 258 705	—	—	—	Von dem nebenstehenden Kredite entfallen nach den dem Gesetzentwurfe beigefügten Denkschriften auf die Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn 1 208 832 M. und auf die Stargard—Cüstriner Eisenbahn 49 873 M. Der Baufonds der letztgenannten Bahn ist nach dem Bauberichte für den Zeitraum vom 1. Oktober 1903 bis dahin 1904 bereits geschlossen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
(143)	(18. Mai 1903)	(§ 3 c)					
144		§ 6	Fertigstellung der Bauausführungen der Altdamm—Kolberger Eisenbahn und der Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn	3 467 000	—	71 200	08
			Summe XV. Gesetz vom 18. Mai 1903....	4 725 705	—	1 329 905	08

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Über die Verwendung der Mittel der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn ist folgendes zu berichten: Bei dem Übergange dieser Bahn auf den Preußischen Staat überstiegen nach dem Abschlusse am 1. Juli 1903 die Ausgaben des Baufonds die Einnahmen um 1 281 238 ℳ 88 ₰, welche Überzahlung die Privatverwaltung aus bereiten Mitteln des Betriebes geleistet hatte. Die von der Privatverwaltung noch eingeleiteten Bauausführungen und Beschaffungen sind im Berichtsjahre beendet worden, so daß der Baufonds geschlossen werden konnte. Die staatsseitigen Aufwendungen, einschließlich der Deckung der bei der Übernahme vorhandenen Überzahlung, betrugen insgesamt 1 408 932 ℳ 53 ₰. Da zur Deckung des letzteren Betrages nur obige 1 208 832 ℳ zur Verfügung standen, erübrigte nur, den Mehrbetrag von 200 100 ℳ 53 ₰ bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben zu verrechnen. Von diesem Mehrbetrage sind dementsprechend bereits 72 832 ℳ 10 ₰ in der Rechnung für 1903 und 77 076 ℳ 08 ₰ in der Rechnung für 1905 zum Nachweis gekommen, während der Rest von 50 192 ℳ 35 ₰ in der Rechnung für 1906 nachgewiesen wird — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre.
402 060	05	473 260	13	2 993 739	87	
						Von dem Betrage von 3 467 000 ℳ entfallen nach den dem Gesetzentwurfe beigefügten Denkschriften auf die Altdamm—Kolberger Eisenbahn 91 000 ℳ und auf die Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn 3 376 000 ℳ. Über die Verwendung dieser Mittel ist folgendes zu berichten:
402 060	05	1 731 965	13	2 993 739	87	a) Altdamm—Kolberger Eisenbahn. Bei dem Übergange der Altdamm—Kolberger Eisenbahn auf den Preußischen Staat betrug nach dem Abschlusse am 1. Juli 1903 der Gesamtbestand der für die Fertigstellung der Bauausführungen dieser Bahn verfügbaren Geldmittel in bar .... 79 681 ℳ 74 ₰ und in unbegebenen Prioritätsobligationen aus dem Privilegium vom 28. Dezember 1892 .... 91 000 „ — „ an deren Stelle Staatsschuldverschreibungen zum gleichen Betrage ausgegeben werden können, zusammen .... 170 681 ℳ 74 ₰ Die aus diesen Mitteln herzustellenden Bauten sind in der Hauptsache beendet. Von der Staatseisenbahnverwaltung wurden dafür verausgabt bis Ende September 1907 .... 158 185 „ 52 „ Mithin blieben im Bestande........ 12 496 ℳ 22 ₰, welche zur Deckung der noch erforderlichen Aufwendungen ausreichen werden. b) Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn. Bei dem Übergange der Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn auf den Preußischen Staat waren nach dem Ab-

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(144)	(18. Mai 1903)	(§ 6)					
			XVI. Gesetz vom 18. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 148), betreffend den Erwerb des Ostpreußischen Südbahnunternehmens für den Staat.				
145		§ 3c	Deckung des Bauvorschusses bei der Ostpreußischen Südbahn	3 163 000	—	3 163 000	—
			Summe für sich.				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
						schlusse vom 1. Juli 1903 zur Fertigstellung eingeleiteter und zur Ausführung der von der Privatverwaltung geplanten Bauten vorhanden in bar .... 616 513 M. 37 Pf. und in unbegebenen Prioritätsobligationen aus dem Privilegium vom 29. Februar 1896 3 376 000 „ — „ an deren Stelle Staatsschuldverschreibungen zum gleichen Betrage ausgegeben werden können, zusammen .... 3 992 513 M. 37 Pf. Für Rechnung dieser Mittel sind ausgeführt oder in der Ausführung begriffen: Anlage und Ausbau des Haltepunktes Derne, Herstellung einer Verbindungsbahn vom Bahnhofe Eving nach dem Hafen Hardenberg, Erweiterung der Bahnhöfe Eving (D. G.), Obereving, Coesfeld und Selm, Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Holtwick, Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Strecken Dortmund—Gronau und Wanne—Bremen. Von der Staatseisenbahnverwaltung wurden dafür bis Ende September 1907 verausgabt .... 1 011 269 „ 72 „ mithin blieben im Bestande .... 2 981 243 M. 65 Pf., die zur Deckung der noch erforderlichen Aufwendungen ausreichen werden.
—	—	3 163 000	—	—	—	Bei dem Übergange der Ostpreußischen Südbahn auf den Preußischen Staat überstiegen nach dem Abschlusse am 1. Juli 1903 die Ausgaben des Baufonds die Einnahmen um 3 135 230 M. 52 Pf., welche Überzahlung die Privatverwaltung aus bereiten Mitteln des Betriebes geleistet hatte. Hierzu traten 481 618 M. 17 Pf., die seitens der Staatsverwaltung bis zum Schlusse des Etatsjahres 1906 für die Abwicklung der Bauausführungen noch aufzuwenden waren, so daß sich die Gesamtausgabe bis Ende des Etatsjahres 1906 auf 3 616 848 M. 69 Pf. belief. Da zur Deckung des letzteren Betrages nur der nebenstehende Kredit von 3 163 000 M. zur Verfügung stand, erübrigte nur, den Mehrbetrag von 453 848 M. 69 Pf. bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben zu verrechnen — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die Etatsjahre 1903, 1904 und 1906. Sämtliche Ausführungen sind nunmehr beendet, so daß der Baufonds mit obiger Gesamtausgabe von 3 616 848 M. 69 Pf. geschlossen werden konnte.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
			XVII. Gesetz vom 18. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 157), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft.				
			Gesamtkredit von (78 597 630 ℳ 40 ₰ + 65 000 ℳ + 141 400 ℳ + 65 000 ℳ + 125 000 ℳ + 64 000 ℳ + 86 000 ℳ + 140 000 ℳ + 401 000 ℳ + 596 000 ℳ =) 80 281 030 ℳ 40 ₰				
			Erledigter Kredit	115 630	40	115 630	40
			Noch offene Kredite:				
		I	Bau neuer Eisenbahnen.				
			1. Für die nachstehend unter Pos. Ib bezeichneten Nebeneisenbahnen war der zum Bau erforderliche Grund und Boden gleichfalls von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es war von ihnen statt dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen. Es gelten dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896.				
			2. Zu den Grunderwerbskosten für die Nebenbahnen unter Pos. 1 und 5 ist staatsseitig ein Zuschuß gewährt und zwar: a) bei Pos. 1 (Lötzen—Angerburg) von 120 000 ℳ, je zu gleichen Teilen den Kreisen Lötzen und Angerburg, b) „ „ 5 (Schokken—Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.) von 286 000 ℳ dem Kreise Wongrowitz.				
			Die Vorbedingungen sind für die sämtlichen Nebeneisenbahnen erfüllt.*) Die gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.				
			*) Für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1, 2, 4, 9, 10 und 14 wird der erforderliche Grund und Boden von den Beteiligten überwiesen, wogegen für die Bahnen unter Pos. 3, 7, 8 und 11 die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen von den Beteiligten übernommen ist. Für die Bahnen unter Pos. 5 (Schokken—Schubin), 6 (Birnbaum—Samter), 12 (Bisselhövede—Zeven), 13 (Winterberg—Frankenberg i. H.-N.) und 15 ([Simmern] Castellaun—Boppard) überweisen die Kreise Kolmar, Samter, Rotenburg, Brilon, Frankenberg und Simmern den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden, die außerdem beteiligten Kreise zahlen die auf sie entfallenden Teilbeträge der festgesetzten Pauschsummen.				
		Ia	Bau einer Haupteisenbahn				
146			von Saarbrücken nach Bous	13 877 000	—	4 822 868	46

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
—	—	115 630	40	—	—	
3 800 934	65	8 623 803	11	5 253 196	89	Die Teilstrecke Saarbrücken—Fürstenhausen wurde am 1. Juli 1907 dem Betriebe übergeben. Die Inbetriebnahme der Reststrecke Fürstenhausen—Bous wird voraussichtlich im Sommer 1908 erfolgen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
	(18. Mai 1903)	Ib	Bau von Nebeneisenbahnen:				
147		1	von Lötzen nach Angerburg	3 030 000	—	2 132 031	65
148		2	von Mohrungen nach Liebemühl (Osterode i. Ostpr.)	2 380 000	—	—	—
149		3	von Schlachta nach Skurz (Schmentau)	2 450 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	65 000	—		
			zusammen	2 515 000	—	84	33
150		4	von Vandsburg nach Flatow	2 700 000	—	1 392 477	98
151		5	von Schokken nach Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.	8 186 000	—		
			zuzüglich des von den Kreisen Schubin und Wongrowitz für den Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke übernommenen Teils der Pauschsumme	596 000	—		
			zusammen	8 782 000	—	2 739	84
152		6	von Birnbaum nach Samter	5 100 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Birnbaum für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	141 400	—		
			zusammen	5 241 400	—	1 318 157	73
153		7	von (Birnbaum) Wierzebaum nach Schwerin an der Warthe	1 675 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	65 000	—		
			zusammen	1 740 000	—	1 190 588	59

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
455 895	06	2 587 926	71	442 073	29	Die Bahn ist am 21. Dezember 1905 eröffnet worden. Zur Fertigstellung der umfangreichen Vervollständigungen, besonders auf den Bahnhöfen Angerburg und Kruglanken, wird noch längere Zeit erforderlich sein. Die Mittel sind ausreichend.
456 908	—	456 908	—	1 923 092	—	Die Erdarbeiten sind im Gange und die Hochbauten auf den Bahnhöfen in Angriff genommen. Infolge erhöhter Aufwendungen für die Dammschüttung durch den Eylingsee werden die bewilligten Mittel nicht ausreichen. Die Feststellung des Mehrbedarfs ist eingeleitet.
653 371	03	653 455	36	1 861 544	64	Der Bau ist im vollen Gange und wird so gefördert werden, daß die Strecke voraussichtlich im Spätsommer 1908 dem Verkehr übergeben werden kann.
837 790	79	2 230 268	77	469 731	23	Die Bahn befindet sich seit dem 2. Oktober 1906 im Betriebe. Die Restarbeiten sind im Gange. Die Mittel sind ausreichend.
1 212 769	76	1 215 509	60	7 566 490	40	Die Erdarbeiten sind zum großen Teil fertig, die Oberbauarbeiten eingeleitet. Da auch die Hochbauten bereits weit vorgeschritten sind, ist die Eröffnung des Betriebes für den Herbst 1908 in Aussicht genommen.
1 574 353	19	2 892 510	92	2 348 889	08	Die Teilstrecken Birnbaum—Chrzypsko und Samter—Binino wurden am 1. Oktober 1907 eröffnet. Die Eröffnung der Reststrecke Chrzypsko—Binino wird voraussichtlich im kommenden Frühjahr erfolgen.
223 154	76	1 413 743	35	326 256	65	Die Bahn wurde am 1. Mai 1906 dem Betriebe übergeben. An Restarbeiten sind noch Bauten auf den Bahnhöfen Wierzebaum, Schwerin a. W., Goray und Rokitten auszuführen. Aus dem Grunderwerb schweben verschiedene Prozesse und Enteignungssachen. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
154	(18. Mai 1903)	(Ib) 8	von Wollstein nach Grätz i. Pos.	2 380 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	125 000	—		
			zusammen	2 505 000	—	2 077 695	47
155		9	von Neusalz a. O. nach Wollstein	4 650 000	—	965 211	42
156		10	von Lorenzdorf nach Sagan	2 169 000	—	1 401 790	33
157		11	von Friedeberg a. Queis nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Heinersdorf	632 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	64 000	—		
			zusammen	696 000	—	599 613	53
158		12	von Visselhövede nach Zeven	4 031 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Zeven für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	86 000	—		
			zusammen	4 117 000	—	1 496 768	01
159		13	von Winterberg i. Westf. nach Frankenberg i. Hessen-Nassau	4 800 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Biedenkopf für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	140 000	—		
			zusammen	4 940 000	—	391 324	38

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
244 066	89	2 321 762	36	183 237	64	Auch diese Bahn ist, und zwar seit dem 1. Juli 1905, im Betriebe; die Restarbeiten nahmen im Berichtsjahre weiteren Fortgang und sind in wesentlichen Teilen bereits fertiggestellt. Geplant sind noch größere Vervollständigungen auf den Anschlußbahnhöfen Wollstein und Grätz. Die Mittel sind ausreichend.
1 935 428	32	2 900 639	74	1 749 360	26	Die Teilstrecke Wollstein—Kontopp wurde am 1. November 1906 und die Teilstrecke Dt. Wartenberg—Neusalz a. O. am 1. Mai 1907 eröffnet. Auf der Reststrecke Kontopp—Dt. Wartenberg sind der Bau der Oderbrücke und die übrigen Arbeiten so weit gefördert, daß die Inbetriebnahme voraussichtlich im Sommer 1908 erfolgen kann.
49 938	51	1 451 728	84	717 271	16	Am 1. November 1904 wurde die Teilstrecke Lorenzdorf—Neuhammer und am 1. August 1905 die Reststrecke Neuhammer—Sagan eröffnet. Die Restarbeiten sind in der Hauptsache fertiggestellt bis auf die endgültige Einführung der Strecke in den Bahnhof Sagan und die hiermit in Verbindung stehenden Vervollständigungen dortselbst, deren Ausführung im Zusammenhange mit der geplanten Erweiterung dieses Bahnhofes stattfinden wird. Der Restbestand des Baufonds ist ausreichend.
12 875	07	612 488	60	83 511	40	Die Strecke ist am 1. November 1904 dem Verkehr übergeben worden. Der noch rückständige Ausbau eines Lokomotivschuppens sowie die Herstellung des endgültigen Empfangsgebäudes auf Bahnhof Friedeberg sind im Gange und werden im nächsten Etatsjahr beendet werden. Die Mittel werden ausreichen.
1 933 744	17	3 430 512	18	686 487	82	Die Teilstrecke Visselhövede—Rotenburg ist am 11. Juli 1906 und die Reststrecke Rotenburg—Zeven am 3. Oktober 1906 in Betrieb genommen worden. Inzwischen haben die Restarbeiten insbesondere auf den Anschlußbahnhöfen Visselhövede und Rotenburg Fortgang genommen. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
1 841 265	96	2 232 590	34	2 707 409	66	Die Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre kräftig gefördert, so daß es voraussichtlich möglich sein wird, die Strecke bis zum Herbst 1908 betriebsfähig fertigzustellen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
(159)	(18. Mai 1903)	(Ib 13)					
160		14	von Usingen nach Weilmünster	2 682 000	—	—	—
161		15	von (Simmern) Castellaun nach Boppard	5 943 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise St. Goar für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	401 000	—		
			zusammen	6 344 000	—	2 278 723	06
162		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen	5 791 000	—	1 845 205	27
		II	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:				
163		1	von Paderborn nach Brackwede	480 000	—	—	—
164		2	von Wülfrath nach Ratingen (West)	288 000	—	1 240	79

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Dem umstehenden Kredite — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb im Kreise Biedenkopf — von .... 4 940 000 ℳ — ₰ treten hinzu .... 755 000 » — » welche durch das Gesetz vom 15. Juni 1906 — § 1 III 2b — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Die Baumittel betragen also im ganzen 5 695 000 ℳ — ₰ Verausgabt sind davon bis Ende September 1907 .... 2 232 590 » 34 » so daß im Bestande verblieben .... 3 462 409 ℳ 66 ₰
299 554	07	299 554	07	2 382 445	93	Nach Beendigung der ausführlichen Vorarbeiten ist der Bau im Berichtsjahr in Angriff genommen worden. Die Erdarbeiten sind in vollem Gange. Auch mit den Hochbauten ist begonnen.
2 151 256	19	4 429 979	25	1 914 020	75	Die Teilstrecke Castellaun—Pfalzfeld ist am 1. Oktober 1906 dem Verkehr übergeben worden. Die Inbetriebnahme der Reststrecke Pfalzfeld—Boppard ist im Sommer 1908 zu erwarten. Dem nebenstehenden Kredite — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb im Kreise St. Goar — von .... 6 344 000 ℳ — ₰ treten hinzu .... 580 000 » — » welche durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 — § 1 III 4b — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Die Baumittel betragen also im ganzen 6 924 000 ℳ — ₰ Verausgabt sind davon bis Ende September 1907 .... 4 429 979 » 25 » so daß im Bestande verblieben .... 2 494 020 ℳ 75 ₰
1 084 834	—	2 930 039	27	2 860 960	73	Die Beschaffung der Betriebsmittel ist insoweit erfolgt bezw. im Gange, als die Betriebseröffnung der neuen Bahnen stattgefunden hat oder in nächster Zeit bevorsteht.
—	—	—	—	480 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr. 59 dieses Berichts.
88 516	92	89 757	71	198 242	29	Die Betriebseröffnung hat am 28. Mai 1903 stattgefunden. Die Beseitigung einiger Wegeübergänge ist in die Wege geleitet. Die Schlußregelung des Grunderwerbs ist nahezu beendet, es schweben noch zwei Prozesse.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
(164)	(18. Mai 1903)	(II 2)					
165		3	von Schleusingen nach Ilmenau	664 000	—	341 260	40
166		4	von Bergneustadt nach Olpe	274 000	—	254 260	07
167		5	von Osterfeld nach Hamm i. W.	4 300 000	—	1 397 975	82
			Summe XVII. Gesetz vom 18. Mai 1903....	80 281 030	40	24 025 647	53

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907		Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
						Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 — § 1 Ia 17 — . . . . . 2 405 000 ℳ — ₰ b) die umstehenden . . . . . 288 000 ⸗ — ⸗ mithin zusammen . . . . . 2 693 000 ℳ — ₰ Die Gesamtausgabe bis Ende September 1907 betrug . . . . . 2 494 757 ⸗ 71 ⸗ so daß im Bestande verblieben . . . . . 198 242 ℳ 29 ₰ Die Mittel reichen aus.
164 735	31	505 995	71	158 004	29	Die Bahn befindet sich seit 1. November 1904 in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe. Die noch notwendigen Vervollständigungen werden voraussichtlich im nächsten Etatsjahre zu Ende geführt werden. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 20. Mai 1898 — § 1 Ia 11 — . . . . . 2 585 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden . . . . . 664 000 ⸗ — ⸗ mithin zusammen . . . . . 3 249 000 ℳ — ₰ Die Gesamtausgabe bis Ende September 1907 betrug . . . . . 3 090 995 ⸗ 71 ⸗ so daß im Bestande verblieben . . . . . 158 004 ℳ 29 ₰ Dieser Bestand ist zur Vollendung des Baues ausreichend.
18 026	33	272 286	40	1 713	60	Die Bahn ist am 1. September 1903 in Betrieb genommen worden. Die Schlußregulierung des Grunderwerbs ist nahezu beendet, so daß die Schließung des Baufonds bevorsteht. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 20. Mai 1898 — § 1 Ia 17 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb . . . . . 3 366 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden . . . . . 274 000 ⸗ — ⸗ Die Baumittel betragen also insgesamt 3 640 000 ℳ — ₰ Davon waren Ende September 1907 verausgabt . . . . . 3 638 286 ⸗ 40 ⸗ mithin noch im Bestande . . . . . 1 713 ℳ 60 ₰ Die Mittel sind ausreichend.
1 111 948	63	2 509 924	45	1 790 075	55	Die Hauptstrecke Osterfeld—Hamm und die Verbindungslinien Recklinghausen H. B.—Recklinghausen Ost und Gladbeck—Feldhausen sind am 1. Mai 1905, die Verbindungslinie Recklinghausen Ost—Recklinghausen Süd am 2. Oktober 1905 und die Umführungsbahn der Personenzüge von Bottrop Süd nach Osterfeld Süd am 1. Mai 1907 dem Betriebe übergeben worden. Der Grunderwerb ist in der Hauptsache durchgeführt; es schwebt eine größere Anzahl von Entschädigungsprozessen. Auch sind noch Restarbeiten auszuführen.
20 151 367	61	44 177 015	14	36 104 015	26	

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
(167)	(18. Mai 1903)	(II 5)					
			XVIII. Gesetz vom 25. Juni 1904 (Gesetzsamml. S. 113), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an zwei Privatunternehmungen.				
			Gesamtkredit von (141 815 000 ℳ + 551 000 ℳ + 72 200 ℳ + 333 000 ℳ + 232 000 ℳ + 165 000 ℳ + 160 000 ℳ + 195 000 ℳ + 622 000 ℳ + 400 000 ℳ + 184 000 ℳ + 335 000 ℳ + 61 000 ℳ =) 145 125 200 ℳ Davon sind als erspart gelöscht ...... 108 000 = Bleiben verfügbar .... 145 017 200 ℳ				
			Erledigte Kredite, nach Löschung von 108 000 ℳ	400 000	—	400 000	—
			Noch offene Kredite:				
		I	Bau neuer Eisenbahnen.				
			1. Die Vorbedingung, daß die Beteiligten den zum Bau erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich herzugeben oder statt dessen die Leistung der im Gesetz bestimmten unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen haben — vergl. dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896 — gilt nach dem Gesetz auch für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1 bis 9 und 11 bis 21.				
			2. Zu den Grunderwerbskosten für die Nebenbahnen unter Pos. 2, 3 und 16 ist staatsseitig ein Zuschuß gewährt, und zwar: a) bei Pos. 2 (Kruglanken—Marggrabowa) dem Kreise Lötzen von 50 000 ℳ und dem Kreise Angerburg von 27 000 ℳ, im ganzen 77 000 ℳ,				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						Es sind bewilligt: a) durch das Gesetz vom 25. Mai 1900 — § 1 Ia 3 — .... 18 200 000 ℳ — ₰ b) die umstehenden .... 4 300 000 „ — „ mithin zusammen .... 22 500 000 ℳ — ₰ Die Gesamtausgabe bis Ende September 1907 betrug .... 20 709 924 „ 45 „ so daß im Bestande verblieben .... 1 790 075 ℳ 55 ₰ Die Mittel reichen aus.
—	—	400 000	—	—	—	

— 90 —

b) bei Pos. 3 (Vandsburg—Terespol mit Abzweigung von Prust [Kreis Tuchel] nach Krone a. Br.) dem Landkreise Bromberg von 140 000 ℳ,

c) „ „ 16 ([Erndtebrück] Raumland-Berleburg—Allendorf bei Battenberg) dem Kreise Wittgenstein von 95 000 ℳ.

Außerdem war dem Kreise Daun, falls er für den Bahnbau [Wengerohr] Wittlich—Daun (Pos. 19) die Überweisung des innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Bodens übernahm, zu den Grunderwerbskosten ein Zuschuß von 146 000 ℳ zu gewähren. Bei Bemessung der an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens von dem Kreise übernommenen Pauschsumme ist dieser Staatszuschuß berücksichtigt.

3. Für die Bahn von Rendsburg nach Husum (Pos. 13) war von den Beteiligten auch die Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 150 000 ℳ für den Ausbau des Bahnhofes Husum A zu übernehmen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(25. Juni 1904)	Ia	Bau einer Haupteisenbahn				
168			von Sosnitza über Preiswitz nach Egerfeld	4 555 000	—	441	88
		Ib	Bau von Nebeneisenbahnen:				
169		1	von Gumbinnen nach Szittkehmen	4 853 000	—	30 896	88
170		2	von Kruglanken nach Marggrabowa	4 643 000	—	—	—
171		3	von Vandsburg nach Terespol mit Abzweigung von Prust (Kreis Tuchel) nach Krone a. Br.	9 260 000	—	—	—
172		4	von Bauerwitz nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Troppau	3 255 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	551 000	—		
			zusammen	3 806 000	—	—	—

Mit Ausnahme der Bahn unter Pos. 12 ist die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen durch die Beteiligten erfolgt oder vertraglich sichergestellt.*)

Der genannte Baukostenzuschuß wie auch die gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.

*) Zu Ib. Für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1 bis 3, 11, 13 und 15 wird der erforderliche Grund und Boden überwiesen, wogegen für die Bahnen unter Pos. 4, 6, 7 und 17 bis 21 die Zahlung der festgesetzten Pauschsummen von den Beteiligten übernommen ist.

Für die Bahnen unter Pos. 5 (Guhrau—Glogau), 8 (Topper—Meseritz), 14 (Göttingen—Bodenfelde) und 16 ([Erndtebrück] Raumland-Berleburg—Allendorf) überweisen die Kreise Guhrau, Krossen, Ost-Sternberg, Züllichau, Schwiebus, Göttingen (Stadt), Uslar, Hofgeismar und Wittgenstein den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden, die übrigen beteiligten Kreise aber zahlen die auf sie entfallenden Teilbeträge der festgesetzten Pauschsummen.

Für die Bahn unter Pos. 9 (Regenwalde—Wietstock) werden die Kreise Regenwalde und Naugard den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden überweisen, während der außerdem beteiligte Kreis Cammin sich die Entschließung über die Art der Erfüllung noch vorbehalten hat.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
212 065	04	212 506	92	4 342 493	08	Die Erdarbeiten, die Wege-Unter- und Überführungen und ein Teil der Hochbauten sind in Angriff genommen. Mit den übrigen Arbeiten wird im kommenden Frühjahr begonnen werden, soweit es die Regelung des Grunderwerbs gestattet.
2 125 283	15	2 156 180	03	2 696 819	97	Die Teilstrecke Gumbinnen—Tollmingkehmen wurde am 1. Oktober 1907 dem Verkehr übergeben. Die Eröffnung der Reststrecke Tollmingkehmen—Szittkehmen wird voraussichtlich im Sommer 1908 stattfinden.
1 257 814	85	1 257 814	85	3 385 185	15	Die Bauausführung ist so weit vorgeschritten, daß die Betriebseröffnung für den kommenden Sommer in Aussicht genommen werden kann.
2 042 904	15	2 042 904	15	7 217 095	85	Die zur Herstellung des Bahnkörpers erforderlichen Arbeiten einschließlich der Streckenbauwerke sind zum Teil bereits fertiggestellt, die Hochbauten in der Ausführung begriffen. Das Verlegen des Oberbaues ist eingeleitet.
241 532	70	241 532	70	3 564 467	30	Ein Teil der Erdarbeiten, der Wege-Unter- und Überführungen und der Durchlässe ist fertig. Der Trojabachviadukt ist in der Ausführung. Mit den Hochbauten wird demnächst begonnen werden.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
173	(25. Juni 1904)	(Ib) 5	von Guhrau nach Glogau	2 730 000	—		
			zuzüglich des von den Kreisen Fraustadt und Glogau für den Grunderwerb innerhalb ihrer Bezirke übernommenen Teils der Pauschsumme	72 200	—		
			zusammen	2 802 200	—	1 532 014	01
174		6	von Hirschberg i. Schl. nach Lähn	4 600 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	333 000	—		
			zusammen	4 933 000	—	1 695 309	28
175		7	von Bentschen nach Birnbaum	3 940 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	232 000	—		
			zusammen	4 172 000	—	—	—
176		8	von Topper nach Meseritz	4 620 000	—		
			zuzüglich des von dem Kreise Meseritz für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	165 000	—		
			zusammen	4 785 000	—	—	—
177		9	von Regenwalde nach Wietstock	4 046 000	—	—	—
178		10	von Senftenberg nach Zschipkau	280 000	—	235 206	27
179		11	von Finsterwalde nach Luckau	2 680 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
1 214 809	53	2 746 823	54	55 376	46	Die Teilstrecke Glogau—Schlichtingsheim wurde am 1. Juli 1906 und die Reststrecke Schlichtingsheim — Guhrau am 1. Oktober 1906 dem Betrieb übergeben. Die Restbauten sind bis auf wenige Ausführungen beendet, auch der Grunderwerb ist ziemlich geregelt. Die Mittel reichen aus.
1 003 975	16	2 699 284	44	2 233 715	56	Die Teilstrecke Hirschberg—Boberröhrsdorf befindet sich seit dem 1. Oktober 1906 im Betrieb; auf der ebenfalls fertiggestellten Teilstrecke Boberröhrsdorf—Talsperre werden vorläufig nur die Materialien zum Talsperrenbau befördert. Der Bau der Reststrecke Talsperre—Lähn wird zum Teil durch die noch ausstehende Entscheidung über Anlage eines Bahnhofes bei Mauer beeinflußt, indessen sind die Erdarbeiten in wesentlichen Teilen bereits beendet; auch der Tunnel bei Lähn und der Hartebergtunnel sowie die Hochbauten auf den Bahnhöfen sind fertig.
1 168 044	43	1 168 044	43	3 003 955	57	Die Erdarbeiten und Streckenbauwerke sind fertig, die Hochbauten im Rohbau vollendet. Der Oberbau ist auf 5 km vorgestreckt.
231 727	21	231 727	21	4 553 272	79	Nach Beendigung der ausführlichen Vorarbeiten wurde im Berichtsjahre mit der Bauausführung in vollem Umfange begonnen.
44 791	47	44 791	47	4 001 208	53	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet; mit dem Bau wird demnächst begonnen werden.
18 760	22	253 966	49	26 033	51	Die früheren Privatanschlußbahnen Senftenberg—Meuroweiche und Meuroweiche—Zschipkau sind am 1. Oktober 1904 staatsbahnseitig übernommen und nach Ausführung der notwendigen Ergänzungen am 1. Oktober 1905 dem öffentlichen Verkehr als Nebeneisenbahn Senftenberg—Zschipkau übergeben worden. In der Ausführung sind noch einige Restarbeiten. Die Mittel reichen aus.
—	—	—	—	2 680 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind so weit beendet, daß die landespolizeiliche Prüfung eingeleitet werden konnte.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
180	(25. Juni 1904)	(Ib) 12	von Kiel nach Holtenau	1 800 000	—	—	—
181		13	von Rendsburg nach Husum	5 127 000	—	—	—
182		14	von Göttingen nach Bodenfelde	3 420 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Göttingen (Land) für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	160 000	—		
			zusammen	3 580 000	—	—	—
183		15	von Paderborn (Nord) nach Lippspringe	885 000	—	260 062	71
184		16	von (Erndtebrück) Raumland-Berleburg nach Allendorf bei Battenberg	4 695 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Biedenkopf für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	195 000	—		
			zusammen	4 890 000	—	—	—
185		17	von (Brügge) Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald	5 143 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	622 000	—		
			zusammen	5 765 000	—	—	—
186		18	von Overath nach Kalk	4 650 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	400 000	—		
			zusammen	5 050 000	—	217 688	60
187		19	von (Wengerohr) Wittlich nach Daun	8 216 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	184 000	—		
			zusammen	8 400 000	—	21	84

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	1 800 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
457	95	457	95	5 126 542	05	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Mit dem Bau wird demnächst begonnen werden.
—	—	—	—	3 580 000	—	Nach Abschluß der Vorbereitungen werden die Bauarbeiten in Kürze in Angriff genommen werden.
418 010	87	678 073	58	206 926	42	Die Bahn ist am 8. Oktober 1906 eröffnet worden. Seitdem haben die Restarbeiten planmäßigen Fortgang genommen. Die Mittel werden ausreichen.
—	—	—	—	4 890 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet, auch hat die landespolizeiliche Prüfung stattgefunden, so daß mit den Bauarbeiten vorgegangen werden kann. Dem nebenstehenden Kredite — zuzüglich des vom Kreise Biedenkopf zu zahlenden Teils der Grunderwerbspauschsumme — von .... 4 890 000 ℳ — ₰ treten hinzu .... 1 460 000 „ — „ welche durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 — § 1 III 4c — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Die Baumittel betragen also im ganzen .... 6 350 000 ℳ — ₰
—	—	—	—	5 765 000	—	Mit dem Grunderwerb ist begonnen.
980 919	08	1 198 607	68	3 851 392	32	Der Grunderwerb ist zum größten Teil geregelt. Die Erdarbeiten sind im Berichtsjahre kräftig gefördert worden. Eine größere Anzahl von Bauwerken befindet sich in der Ausführung. Der Tunnelbau ist in Angriff genommen.
834 954	63	834 976	47	7 565 023	53	Die Bauarbeiten sind in vollem Gange.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
188	(25. Juni 1904)	(Ib) 20	von Fürstenhausen nach Gr.-Rosseln	2 178 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	335 000	—		
			zusammen....	2 513 000	—	706 901	56
189		21	von Malmedy nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot	840 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	61 000	—		
			zusammen....	901 000	—	—	—
190		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen	14 348 000	—	8 535 798	77
		II	Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen:				
191		1	von Gleiwitz nach Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte	339 000	—	—	—
192		2	von Schweidnitz nach Charlottenbrunn	650 000	—	326 491	18
		III	Verschiedene Bauausführungen:				
193		1a	Ausbau der Nebenbahn von Crossen nach Eisenberg	950 000	—	323 524	58
194		1b	Ausbau der Nebenbahn von Salzungen nach Vacha ..	1 872 000	—	898 482	76

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
673 538	08	1 380 439	64	1 132 560	36	Die Bahn ist am 1. Juli 1907 dem Verkehr übergeben worden. Die Restarbeiten sind in der Ausführung begriffen. Die Mittel reichen aus.
—	—	—	—	901 000	—	Nachdem der wegen Herstellung dieser Bahn zwischen dem Deutschen Reich und Belgien abgeschlossene Staatsvertrag vom 15. August 1903 vor kurzem ratifiziert worden ist, wurde der Grunderwerb eingeleitet. Die Bauarbeiten werden vorbereitet.
1 389 321	90	9 925 120	67	4 422 879	33	Die Beschaffung der Betriebsmittel ist insoweit erfolgt, als die Betriebseröffnung der neuen Bahnen stattgefunden hat, weitere Beschaffungen sind eingeleitet.
—	—	—	—	339 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 93 dieses Berichts.
61 815	13	388 306	31	261 693	69	Die Bahn ist seit dem 1. Oktober 1904 im Betriebe. Die Restarbeiten sind im Berichtsjahre planmäßig weiter gefördert worden. Die Regelung des Grunderwerbs, aus dem mehrere Prozesse schweben, konnte noch nicht erfolgen. Es wurden bewilligt: a) durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 — § 1 Ia 4 — zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb .... 4 153 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 650 000 » — » mithin zusammen .... 4 803 000 ℳ — ₰ Davon waren Ende September 1907 verausgabt .... 4 541 306 » 31 » also noch im Bestande .... 261 693 ℳ 69 ₰ Diese Restmittel sind zur Vollendung des Baues ausreichend.
437 718	52	761 243	10	188 756	90	Die ausgebaute Strecke wurde am 15. Oktober 1906 in Betrieb genommen. Es erübrigen noch einige Vervollständigungen, deren Ausführung im Gange ist. Die Mittel reichen aus.
839 165	63	1 737 648	39	134 351	61	Die normalspurige Strecke befindet sich seit 1. Dezember 1906 in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe. Sämtliche Arbeiten sind beendet. Es schweben aber noch Verhandlungen mit den Beteiligten wegen Ablösung der durch den Ausbau vermehrten Wegeunterhaltungslast. Die bewilligten Mittel werden, hauptsächlich infolge notwendiger Mehraufwendungen für die Erdarbeiten und Streckenbauwerke, für den Oberbau und für Provisorien, um etwa 58 000 ℳ überschritten werden. Die Mehrkosten sind nach Lage der Verhältnisse bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben zu verrechnen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
195	(25. Juni 1904)	(III) 2	Herstellung einer zweiten Haupteisenbahn von Lehrte nach Wunstorf zur Ergänzung der Eisenbahnanlagen zwischen diesen Eisenbahnstationen	26 267 000	—	6 210 941	30
196		3	Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Aachen und Hergenrath zur Umgehung der Steilrampe bei Ronheide	5 405 000	—	—	—
197		4	Beschaffung von Betriebsmitteln für die Bahnen unter III 1b, 2 und 3	1 790 000	—	149 047	09

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
6 510 528	55	12 721 469	85	13 545 530	15	Mit Rücksicht auf das Ineinandergreifen dieses Bahnbaues und der durch das Etatsextraordinarium für 1904 genehmigten Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf bilden nach der Denkschrift zu dem Gesetze vom 25. Juni 1904 die für beide Bauten bewilligten Geldmittel einen einheitlichen Gesamtkredit von 46 936 000 ℳ. Ihm sind bisher zugeflossen: a) die zur Durchführung des bringlichen Grunderwerbs aus Dispositionsfonds verfügbar gemachten .... 4 547 000 ℳ — ₰ b) die nebenstehenden .... 26 267 000 » — » und c) von den durch das Etatsextraordinarium zur Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf bereitzustellenden 16 122 000 ℳ die bisherigen Raten mit .... 2 600 000 » — » — vergl. lfde Nr 643 dieses Berichts — zusammen .... 33 414 000 ℳ — ₰ Verausgabt wurden bis Ende September 1907 .... 17 268 469 » 85 » so daß im Bestande verblieben .... 16 145 530 ℳ 15 ₰ Die Grunderwerbungen haben weiteren Fortgang genommen. Auf der am 1. Mai 1906 in Betrieb genommenen Personenbahn Kirchrode—Lehrte werden noch einige Restarbeiten ausgeführt. Die neue Umgehungsbahn für den Güterverkehr ist in ihrer ganzen Ausdehnung im Bau begriffen; auch der Umbau des Anschlußbahnhofes Lehrte ist in vollem Gange. Der Umbau der Unter- und der Überführung am Engelbosteler Damm in Hannover und die Abänderung der Einrichtungen für den Eilgut- und Postverkehr auf dem Hauptbahnhofe daselbst sind vollendet. Für die Erweiterung des Hauptbahnhofes nach dem Raschplatze zu ist der ausführliche Entwurf nahezu fertig. Mit der Höherlegung der Wunstorfer Hauptgleise, der Herstellung der Verbindungsgüterbahn Seelze—Hainholz und den damit zusammenhängenden Bahnhofsumbauten einschließlich Herstellung der Personenstation Hainholz wird voraussichtlich im Frühjahr 1908 begonnen werden. Für die Höherlegung der Lehrter Hauptgleise sind jetzt die ausführlichen Vorarbeiten in Angriff genommen.
185	44	185	44	5 404 814	56	Zur Durchführung des Grunderwerbs ist das Enteignungsverfahren eingeleitet worden. Die Bauarbeiten werden vorbereitet.
—	—	149 047	09	1 640 952	91	Die Beschaffung der Betriebsmittel ist im Gange, ein Teil der Fahrzeuge ist angeliefert.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
198	(25. Juni 1904)	IV	Einführung des staatseigenen Betriebes auf der oberschlesischen Schmalspurbahn und Erwerb der dem bisherigen Betriebsunternehmer gehörigen Anlagen und Betriebsmittel..........	3 270 000	—	3 103 400	75
			Summe XVIII. Gesetz vom 25. Juni 1904....	145 017 200	—	24 626 229	46
			XIX. Gesetz vom 6. Juni 1905 (Gesetzsamml. S. 237), betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.				
			Gesamtkredit von (143 939 000 ℳ + 95 000 ℳ + 134 000 ℳ + 219 000 ℳ + 70 200 ℳ + 162 000 ℳ + 400 400 ℳ + 170 000 ℳ + 595 000 ℳ + 558 000 ℳ =) 146 342 600 ℳ				
		I	Bau neuer Eisenbahnen.				
			1. Die Ausführung der Haupteisenbahn von Schmentau nach Riesenburg (Pos. Ia 2) ist im Gesetz davon abhängig gemacht, daß seitens des Reiches zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß in Höhe von 70% der Summe von 23 360 000 ℳ zum Betrage von 16 352 000 ℳ geleistet wird. Außerdem soll die bei diesem Bau vorgesehene Einrichtung der Weichselbrücke für den Landverkehr nur dann erfolgen, wenn die Beteiligten die Verpflichtung zur Leistung eines angemessenen, von der Staatsregierung festzustellenden, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses übernehmen. Die Erfüllung dieser Vorbedingungen ist vertraglich sichergestellt.				
			2. Für den Bau der Nebeneisenbahnen (Ib) gilt die Vorbedingung, daß die Beteiligten den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich herzugeben oder statt dessen die Leistung der im Gesetze bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen haben — vergl. dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896.				
			3. Zu den Grunderwerbskosten für die Nebenbahn Johannisburg—Dlottowen (Pos. 1) wird staatsseitig ein Zuschuß gewährt von 110 000 ℳ. Ein solcher Zuschuß sollte auch für die Nebenbahn Lähn—Löwenberg i. Schl. (Pos. 5) in Höhe von 152 000 ℳ gewährt werden; bei Bemessung der Pauschsumme, deren Leistung die				

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
77 871	53	3 181 272	28	88 727	72	Der staatseigene Betrieb auf der oberschlesischen Schmalspurbahn ist unter gleichzeitiger Übernahme der dem früheren Betriebsunternehmer gehörigen Anlagen und Betriebsmittel am 1. Juli 1904 eingeführt worden. Die Vervollständigung und Instandsetzung der Anlagen und Betriebsmittel ist noch im Gange und wird voraussichtlich im nächsten Etatsjahre beendet werden. Die Mittel sind ausreichend.
21 786 195	22	46 412 424	68	98 604 775	32	

Beteiligten an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens übernommen haben, ist dieser Staatszuschuß berücksichtigt.

4. Für die Nebenbahn von Eichicht nach Lobenstein i. Reuß (Pos. 11) war von den beteiligten Staaten die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 278 000 M zu übernehmen.

Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist für sämtliche Bahnen erfolgt oder doch vertraglich sichergestellt.*)

Die Baukostenzuschüsse wie auch die gezahlten Pausch-

*) Zu Ib. Die Beteiligten werden für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1 bis 4, 7 und 9 den erforderlichen Grund und Boden überweisen, dagegen für die Bahnen unter Pos. 5, 10, 13, 14, 16 und 19 die festgesetzten Pauschsummen zahlen.

Für die Bahn unter Pos. 11 (Eichicht—Lobenstein) haben die Herzoglich Sächsische, die Herzoglich Schwarzburg-Rudolstadtsche

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M	Betrag des Kredits Pf	bis Ende September 1906 M	bis Ende September 1906 Pf
	(6. Juni 1906)	Ia	Bau von Haupteisenbahnen:				
199		1	von Egerfeld nach Summin	3 795 000	—	—	—
200		2	von Schmentau nach Riesenburg (einschließlich 800 000 M zur Einrichtung der im Zuge der Bahn vorgesehenen Weichselbrücke für den Landverkehr)	24 160 000	—	1 085 585	70
201		3	von Schwerte nach Dortmunderfeld nebst Gleisverbindung nach der Strecke Schwerte—Langschede	6 707 000	—	—	—
		Ib	Bau von Nebeneisenbahnen:				
202		1	von Johannisburg nach Dlottowen	1 640 000	—	—	—
203		2	von Ortelsburg nach Bischofsburg (Rothfließ)	3 606 000	—	—	—

summen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.

und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie, jede für ihr Gebiet, die Bereitstellung des Grund und Bodens, sowie die Zahlung des Baukostenzuschusses übernommen.

Für die Bahnen unter Pos. 6 (Grätz—Posen), 8 (Bütow—Rummelsburg) und 12 (Bleicherode—Herzberg) werden die Kreise Posen West, Rummelsburg, Worbis, Duderstadt und Osterode den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden überweisen, die übrigen beteiligten Kreise aber zahlen die auf sie entfallenden Teilbeträge der festgesetzten Pauschsummen.

Für die Bahn unter Pos. 15 (Nienburg a. W.—Rahden) werden die Kreise Stolzenau und Lübbecke den innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grund und Boden überweisen, während der außerdem beteiligte Kreis Nienburg sich die Entschließung über die Art der Erfüllung noch vorbehalten hat.

Hinsichtlich der Bahnen unter Pos. 17 und 18 haben die Beteiligten sich die Entschließung darüber, ob sie den Grund und Boden überweisen oder statt dessen die Pauschsumme zahlen werden, noch vorbehalten.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
—	—	—	—	3 795 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind noch im Gange. Dem nebenstehenden Kredite von ...... 3 795 000 M. — Pf treten hinzu .... 1 600 000 » — » welche durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 — III 4d — zur Deckung der Mehrkosten bewilligt wurden. Die Baumittel betragen somit im ganzen .... 5 395 000 M. — Pf
5 920 807	77	7 006 393	47	17 153 606	53	Die Erfüllung der Bedingungen, unter denen die im Zuge der Bahn vorgesehene Weichselbrücke staatsseitig auch für den Landverkehr eingerichtet werden soll, ist vertraglich gesichert. Der Bau der Weichselbrücke wurde im Berichtsjahre kräftig weiter gefördert. Die Arbeiten zur Bodenabflachung und Neuanlegung von Deichen auf beiden Ufern der Weichsel befinden sich in der Ausführung. Ebenso sind auf den anschließenden Strecken die Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers einschließlich der Streckenbauwerke im vollen Gange. Mit der Herstellung der Hochbauten wurde begonnen; ein Teil davon ist bereits im Rohbau fertig.
100 026	03	100 026	03	6 606 973	97	Die landespolizeiliche Prüfung der Entwürfe ist beendet. Einzelne Grundstücke sind erworben.
202 658	73	202 658	73	1 437 341	27	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Mit dem Bau wurde im Berichtsjahre begonnen. Die Erdarbeiten sind zur Hälfte fertig und die Hochbauten in der Ausführung.
—	—	—	—	3 606 000	—	Auch bei diesem Bahnbau sind die ausführlichen Vorarbeiten fertiggestellt. Der Beginn der Bauausführung steht bevor.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
204	(6. Juni 1905)	(Ib) 3	von (Oels) Groß-Graben nach Ostrowo	5 979 000	—	—	—
205		4	von Ottmachau nach Prieborn	3 670 000	—	—	—
206		5	von Lähn nach Löwenberg i. Schl.	1 902 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	95 000	—		
			zusammen	1 997 000	—	—	—
207		6	von Grätz nach Posen	3 473 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Grätz für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	134 000	—		
			zusammen	3 607 000	—	—	—
208		7	von Jastrow nach Tempelburg (Bahnhof)	3 550 000	—		—
209		8	von Bütow nach Rummelsburg i. Pom.	6 260 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Bütow für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	219 000	—		
			zusammen	6 479 000	—	—	—
210		9	von Landsberg a. W. nach Soldin	5 000 000	—	—	—
211		10	von Jasenitz nach Groß-Ziegenort	1 000 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	70 200	—		
			zusammen	1 070 200	—	—	—
212		11	von Eichicht nach Lobenstein i. Reuß	4 525 000	—	67 468	57

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	5 979 000	—	Auch bei diesem Bahnbau sind die ausführlichen Vorarbeiten fertiggestellt. Der Beginn der Bauausführung steht bevor.
—	—	—	—	3 670 000	—	Wie vor.
507	30	507	30	1 996 492	70	Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers sind im Gange.
—	—	—	—	3 607 000	—	Nach Beendigung der ausführlichen Vorarbeiten sind die Bauarbeiten in vollem Umfange aufgenommen worden. In Abweichung von dem Entwurfe, der der Geldbewilligung zugrunde gelegen hat, wird entsprechend dem Wunsche der Regierungsbehörden und in Berücksichtigung der überwiegenden Interessen der beteiligten Bevölkerung die Nebenbahn von Stenschowo aus in der Richtung nach Posen nicht bei Janikowo in die Hauptbahnlinie Frankfurt a. O.—Bentschen—Posen, sondern bei Luban in die Hauptlinie Breslau—Lissa—Posen eingeführt. Eine Kostenerhöhung tritt hierdurch nicht ein.
459 678	48	459 678	48	3 090 321	52	Der Bahnkörper, die Streckenbauwerke und ein Teil der Hochbauten sind fertig. Die Verlegung des Oberbaues ist eingeleitet.
349 805	21	349 805	21	6 129 194	79	Auch für diesen Bahnbau sind die ausführlichen Vorarbeiten beendet, so daß mit der Bauausführung im Berichtsjahre begonnen werden konnte. Die Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers einschließlich der Streckenbauwerke sind im Gange. Die Herstellung der Hochbauten ist ausgeschrieben.
—	—	—	—	5 000 000	—	Nachdem die gesetzlichen Vorbedingungen im Berichtsjahre erfüllt worden sind, ist mit den ausführlichen Vorarbeiten vorgegangen.
56	80	56	80	1 070 143	20	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Die Bauarbeiten sind zum Teil vergeben.
2 829 733	29	2 897 201	86	1 627 798	14	Der Bau nahm im Berichtsjahre solchen Fortgang, daß die Teilstrecke Eichicht—Wurzbach am 16. Dezember 1907 in Betrieb genommen werden konnte.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
213	(6. Juni 1905)	(Ib) 12	von Bleicherode nach Herzberg..................	5 725 000	—		
			zuzüglich des vom Kreise Grafschaft Hohenstein für den Grunderwerb innerhalb seines Bezirks übernommenen Teils der Pauschsumme	162 000	—		
			zusammen....	5 887 000	—	—	—
214		13	von Mühlhausen i. Thür. nach Treffurt..........	3 997 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	400 400	—		
			zusammen....	4 397 400	—	—	—
215		14	von Zeven nach Bremervörde..................	2 130 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	170 000	—		
			zusammen....	2 300 000	—	—	—
216		15	von Nienburg a. W. nach Rahden	6 030 000	—	—	—
217		16	von Iserlohn nach Schwerte....................	4 619 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	595 000	—		
			zusammen....	5 214 000	—	—	—
218		17	von Westerburg nach Montabaur................	3 410 000	—	—	—
219		18	von Seifen im Westerwald nach Linz a. Rh.........	6 370 000	—	—	—
220		19	von Jülich nach Dalheim i. d. Rheinprovinz.........	4 366 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	558 000	—		
			zusammen....	4 924 000	—	—	—
221		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen..........................	15 575 000	—	5 529 297	14

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
—	—	—	—	5 887 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten für die Teilstrecke Bleicherode—Groß-Bodungen sind beendet. Mit dem Bau dieser Strecke wird in kurzem begonnen werden.
—	—	—	—	4 397 400	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Der Bau wird voraussichtlich im kommenden Frühjahr in Angriff genommen werden.
587 554	77	587 554	77	1 712 445	23	Die Bauarbeiten sind in vollem Gange, so daß sich die Inbetriebnahme der Bahn voraussichtlich im Frühjahr 1908 ermöglichen lassen wird.
—	—	—	—	6 030 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Die Brückenbauten über die Weser bei Nienburg werden bereits ausgeführt. Die Herstellung der sonstigen Kunstbauten und der Erdarbeiten wird in kurzem ausgeschrieben werden.
25 167	93	25 167	93	5 188 832	07	Ein Teil der Grundstücke ist freihändig erworben, im übrigen mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Die Erdarbeiten werden in nächster Zeit in Angriff genommen werden.
—	—	—	—	3 410 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind nahezu fertiggestellt.
—	—	—	—	6 370 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind noch im Gange. Die Linie soll im Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden nicht im jetzt vorhandenen Bahnhofe Seifen, sondern etwas nördlich von Seifen bei Seelbach in einem dort neu anzulegenden Bahnhofe in die Westerwaldbahn Altenkirchen—Siershahn eingeführt werden.
—	—	—	—	4 924 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind annähernd beendet.
2 114 276	94	7 643 574	08	7 931 425	92	Die Beschaffung der Betriebsmittel ist insoweit erfolgt bezw. eingeleitet, als die Betriebseröffnung der neuen Bahnen stattgefunden hat oder doch in nächster Zeit bevorsteht.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		ℳ	₰	ℳ	₰
222	(6. Juni 1905)	II	Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen den Eisenbahnlinien Cöln—Bonn und Cöln (Kalk)—Troisdorf mit Überbrückung des Rheins	16 450 000	—	—	—
			Summe XIX. Gesetz vom 6. Juni 1905....	146 342 600	—	6 682 351	41

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
1 537 704	58	1 537 704	58	14 912 295	42	
14 127 977	83	20 810 329	24	125 532 270	76	Mit Rücksicht auf das Ineinandergreifen dieses Bahnbaues und der durch das Etatsextraordinarium für 1905 genehmigten Umgestaltung der Bahnanlagen bei Cöln bilden nach der Denkschrift zu dem Gesetz vom 6. Juni 1905 die für beide Bauten bewilligten Geldmittel einen einheitlichen Fonds, in den nach den Erläuterungen zu Tit. 81 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 auch die Kosten der Vermehrung der Durchgangsgleise auf dem Hauptbahnhofe Cöln und eine Erweiterung der Fahrkartenschalter und der Gepäckabfertigung daselbst einzubeziehen sind. Die Höhe des Gesamtkredits unterliegt noch der Feststellung.

Für diese Ausführungen stehen bisher bereit:

a) die zur Durchführung des dringlichsten Grunderwerbs aus Dispositionsfonds verfügbar gemachten rd.... 3 199 000 ℳ — ₰

b) ein Pauschbetrag von 564 000 ℳ aus dem Baufonds der Nebenbahn Overath—Kalk für die hier mitberücksichtigte Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Kalk Süd.. 564 000 „ — „

c) die nebenstehenden............. 16 450 000 „ — „

d) aus dem Extraordinarium der Etats für 1904 bis 1907 an Raten:

α) zur Vermehrung der Durchgangsgleise auf dem Hauptbahnhofe Cöln — vergl. lfde Nr 459 dieses Berichts —........ 350 000 ℳ

β) zur Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln — vergl. lfde Nr 465 dieses Berichts — 900 000 „

zusammen d .... 1 250 000 „ — „

zusammen .... 21 463 000 ℳ — ₰

Verausgabt wurden bis Ende September 1907 .... 4 734 994 „ 79 „

so daß im Bestande verblieben........ 16 728 005 ℳ 21 ₰

Der Grunderwerb und die ausführlichen Vorarbeiten haben Fortgang genommen. In der Ausführung befinden sich: der rechtsrheinische Teil der Verbindungsstrecke Cöln Süd—Kalk, die Unterbauten der südlichen und der nördlichen Rheinbrücke, die vorläufige Verlegung der Strecke Cöln-Deutz (Schiffbrücke) —Kalk Süd. Der Aushilfsbahnhof Kalk Süd ist größtenteils fertiggestellt und in Betrieb genommen.

XX. Gesetz vom 15. Juni 1906

(Gesetzsamml. S. 185),

betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.

Gesamtkredit von (266 147 000 M + 67 000 M + 417 700 M + 120000 M + 324 000 M + 105000 M =) 267 180700 M

Pos. I Bau neuer Eisenbahnen.

1. Der zum Baue der nachstehend bezeichneten Bahnen erforderliche Grund und Boden ist ebenfalls von den Beteiligten unentgeltlich herzugeben oder es ist von ihnen statt dessen die Leistung der im Gesetze bestimmten, unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen — vergl. dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetz vom 3. Juni 1896.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes		Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits		bis Ende September 1906	
	Datum	Position		M	Pf	M	Pf
	(15. Juni 1906)	Ia					
223		1	Bau einer Eisenbahn von Sensburg nach Nikolaiken i. Ostpr.	3 599 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	67 000	—		
			zusammen	3 666 000	—	—	—
224		2	Bau einer Eisenbahn von Wehlau nach Friedland i. Ostpr.	3 564 000	—	—	—
225		3	Bau einer Eisenbahn von Bergfriede nach Groß-Tauersee (Soldau)	5 817 000	—	—	—
226		4	Bau einer Eisenbahn von (Thorn) Mocker nach Unislaw	2 805 000	—	—	—
227		5	Bau einer Eisenbahn von Kruschwitz nach Strelno	2 035 000	—	—	—
228		6	Bau einer Eisenbahn von Wronke nach Obornik	3 240 000	—	—	—

2. Zu den Grunderwerbskosten für die Bahn unter Pos. 21 (Brüchermühle—Wildbergerhütte) wird staatsseitig ein Zuschuß von 78 000 ℳ gewährt.

Außerdem war den an dem Baue der Bahnen von Sensburg nach Nikolaiken (Pos. 1) und von Immekeppel nach Lindlar (Pos. 22) Beteiligten ein Zuschuß von 134 000 ℳ bezw. 190 000 ℳ zu gewähren, falls sie die Überweisung des zu diesen Bahnbauten erforderlichen Grund und Bodens übernahmen. Bei Bemessung der an Stelle der Hergabe des Grund und Bodens übernommenen Pauschsummen sind die Staatszuschüsse berücksichtigt.

3. Für die im außerpreußischen Staatsgebiete belegene Eisenbahn von Sonneberg nach Eisfeld (Pos. 15) mußte außerdem von der Herzoglich Sachsen-Meiningischen Regierung die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 1 148 000 ℳ übernommen werden.

Der Baukostenzuschuß wie auch die gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der General-Staatskasse zuzuführen.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	3 666 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; die Beteiligten zahlen die Pauschsumme. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	3 564 000	—	Nachdem im Berichtsjahre die gesetzlichen Vorbedingungen erfüllt worden sind — die Beteiligten überweisen den Grund und Boden —, ist mit den ausführlichen Vorarbeiten vorgegangen.
—	—	—	—	5 817 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	2 805 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	2 035 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt, der erforderliche Grund und Boden wird von den Beteiligten überwiesen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet, die Bauausführung ist in die Wege geleitet worden.
—	—	—	—	3 240 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert. Der im Kreise Obornik erforderliche Grund und Boden wird überwiesen werden, während der außerdem beteiligte Kreis Samter sich die Entschließung über die Art der Erfüllung noch vorbehalten hat. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
229	(15. Juni 1906)	(Ia) 7	Bau einer Eisenbahn von Sandberg nach Koschmin..	2 550 000	—	—	—
230		8	Bau einer Eisenbahn von Kempen nach Namslau...	5 600 000	—	—	—
231		9	Bau einer Eisenbahn von Schottwitz nach Meleschwitz (Laskowitz-Beckern)	2 275 000	—	—	—
232		10	Bau einer Eisenbahn von Wansen nach Brieg.......	1 820 000	—	—	—
233		11	Bau einer Eisenbahn von (Landsberg a. W.) Roßwiese nach Zielenzig	3 618 000	—	—	—
234		12	Bau einer Eisenbahn von Heringsdorf nach Wolgaster Fähre	2 464 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	417 700	—		
			zusammen....	2 881 700	—	—	—
235		13	Bau einer Eisenbahn von Hoyerswerda nach der Landesgrenze in der Richtung auf Königswartha ..	1 655 000	—	—	—
236		14	Bau einer Eisenbahn von Mücheln nach Querfurt ..	1 850 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	324 000	—		
			zusammen....	2 174 000	—	—	—
237		15	Bau einer Eisenbahn von Sonneberg nach Eisfeld ..	4 196 000	—	—	—
238		16	Bau einer Eisenbahn von (Salzwedel) Lüchow nach Dannenberg..................................	2 230 000	—	—	—
239		17	Bau einer Eisenbahn von (Isenbüttel) Gifhorn nach Celle...	4 670 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	2 550 000	—	Auch für diesen Bahnbau ist die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen gesichert; die beteiligten Kreise haben sich die Entschließung über die Art der Erfüllung noch vorbehalten. Die ausführlichen Vorarbeiten sind in Angriff genommen.
—	—	—	—	5 600 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	2 275 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	1 820 000	—	Nach Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen — die Beteiligten überweisen den Grund und Boden — sind im Berichtsjahre die ausführlichen Vorarbeiten in Angriff genommen und nahezu beendet worden.
—	—	—	—	3 618 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	2 881 700	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; der Kreis Usedom-Wollin wird die festgesetzte Pauschsumme zahlen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet, die landespolizeiliche Prüfung ist zum Teil erfolgt.
104 107	63	104 107	63	1 550 892	37	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; die Beteiligten überweisen den Grund und Boden. Die ausführlichen Vorarbeiten sind ebenfalls beendet; mit den Bauarbeiten ist bereits begonnen.
—	—	—	—	2 174 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; die Beteiligten werden die Pauschsumme zahlen. Die Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	4 196 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; der Grund und Boden wird überwiesen. Nach Beendigung der ausführlichen Vorarbeiten ist mit der Bauausführung im Berichtsjahre begonnen worden.
—	—	—	—	2 230 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; der Kreis Dannenberg wird den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden überweisen, während der außerdem beteiligte Kreis Lüchow sich die Entschließung über die Art der Erfüllung noch vorbehalten hat. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	4 670 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; der Grund und Boden wird überwiesen werden. Mit den ausführlichen Vorarbeiten ist begonnen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
240	(15. Juni 1906)	(Ia) 18	Bau einer Eisenbahn von (Mandern) Wildungen nach Buhlen	2 500 000	—	—	—
241		19	Bau einer Eisenbahn von Oberscheld nach Wallau (Biedenkopf)	3 333 000	—	—	—
242		20	Bau einer Eisenbahn von Menden nach Neuenrade	3 348 000	—	—	—
243		21	Bau einer Eisenbahn von Brüchermühle nach Wildbergerhütte	1 527 000	—	—	—
244		22	Bau einer Eisenbahn von Immekeppel nach Lindlar	2 570 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	120 000	—		
			zusammen	2 690 000	—	—	—
245		23	Bau einer Eisenbahn von Lebach nach Völklingen	8 339 000	—	—	—
246		24	Bau einer Eisenbahn von Erdorf nach Bitburg	1 587 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb	105 000	—		
			zusammen	1 692 000	—	—	—
247		Ib	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen	12 658 000	—	—	—
		II	Anlage des zweiten Gleises auf den nachbezeichneten Strecken und dadurch bedingte Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen: Die Ausführung des Ausbaues des zweiten Gleises auf den Strecken Oldesloe—Neumünster, Pattburg—Tingleff, Elmshorn—Wilster, St. Margarethen—Lindholm—Tondern und Oldenburg (Großherzogtum)—Sande (Pos. 24a—d) ist im Gesetze davon abhängig gemacht, daß seitens des Reiches zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß in Höhe von 50 v. H. der anschlagsmäßigen, vorläufig auf 18 504 000 ℳ festgestellten Bausumme zum Betrage von vorläufig 9 252 000 ℳ geleistet wird. Diese Vorbedingung ist erfüllt. Der Anteil des Reiches wird der General-Staatskasse zugeführt.				
248		1	Juditten—Metgethen	160 000	—	3 834	51

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
179 469	31	179 469	31	2 320 530	69	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist erfolgt; die Beteiligten überweisen den Grund und Boden. Nach Fertigstellung der ausführlichen Vorarbeiten wurden die Bauarbeiten im Berichtsjahr in Angriff genommen. Sie werden so beschleunigt werden, daß die Strecke voraussichtlich im Sommer 1908 in Betrieb genommen werden kann.
—	—	—	—	3 333 000	—	Die Verhandlungen wegen der Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen werden in Kürze zum endgültigen Abschluß kommen.
—	—	—	—	3 348 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist als gesichert zu betrachten; der Kreis Arnsberg wird den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden überweisen, während die außerdem beteiligten Kreise Iserlohn und Altena den auf sie entfallenden Teil der festgesetzten Pauschsumme zahlen werden. Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet.
—	—	—	—	1 527 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; der Kreis Waldbröl wird den Grund und Boden überweisen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet.
—	—	—	—	2 690 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt, die Beteiligten zahlen die Pauschsumme. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	8 339 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist in kurzem zu erwarten.
1 287	82	1 287	82	1 690 712	18	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; die Beteiligten zahlen die Pauschsumme. Die ausführlichen Vorarbeiten sind beendet. Mit dem Grunderwerb ist begonnen.
4 106 429	88	4 106 429	88	8 551 570	12	Mit der Beschaffung der Betriebsmittel ist im Berichtsjahre vorgegangen.
117 827	21	121 661	72	38 338	28	Das zweite Gleis ist am 1. Mai 1907 in Betrieb genommen worden. Die Restarbeiten sind im Gange. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
249	(15. Juni 1906)	(II) 2	Miloslaw—Gnesen	1 910 000	—	—	—
250		3	Posen—Rokietnice	775 000	—	—	—
251		4	Croischwitz—Schweidnitz (Oberstadt)	530 000	—	—	—
252		5	Ruhnow—Belgard	2 556 000	—	113	—
253		6	Jatznick — Stralsund und Ducherow — Swinemünde — Heringsdorf	6 490 000	—	16 860	90
254		7	Löwenberg i. d. M.—Neustrelitz	2 401 000	—	738	91
255		8	Osterburg—Wittenberge	3 360 000	—	—	—
256		9	Stendal—Ülzen—Langwedel	7 914 000	—	5 832	15
257		10	Börßum—Vienenburg	1 118 000	—	—	—
258		11	Meiningen—Grimmenthal	800 000	—	—	—
259		12	Niederhone—Eschwege	224 000	—	—	—
260		13	Homburg v. d. H.—Friedrichsdorf (Taunus)	695 000	—	—	—
261		14	Welver—Hamm	580 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
382 580	32	382 580	32	1 527 419	68	Auf der Teilstrecke Miloslaw—Wreschen ist der zweigleisige Betrieb seit dem 1. Oktober 1907 und auf der Teilstrecke Schwarzenau—Grünfeld seit dem 22. November 1907 eröffnet. Die Eröffnung auf der Teilstrecke Wreschen—Schwarzenau steht bevor. Dagegen ist die Inbetriebnahme auf der Reststrecke Grünfeld—Gnesen von dem Fortschreiten der Umbauarbeiten auf Bahnhof Gnesen — vergl. lfde Nr 419 — abhängig.
394 012	05	394 012	05	380 987	95	Das zweite Gleis ist am 3. September 1907 in Betrieb genommen worden. Die Restarbeiten sind in der Ausführung. Die Mittel reichen aus.
86 489	27	86 489	27	443 510	73	Infolge unvorhergesehener Schwierigkeit der Bauausführung konnte das zweite Gleis bisher noch nicht fertiggestellt werden. Nach dem Stande der Arbeiten wird die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich zum Frühjahr 1908 möglich sein.
408 550	32	408 663	32	2 147 336	68	Die Bauarbeiten sind im vollen Gange. Der Bahnkörper ist bereits fertig. Mit dem Verlegen der Gleise ist begonnen.
1 896 565	88	1 913 426	78	4 576 573	22	Das zweite Gleis ist bis auf kleine Reststrecken im Betriebe.
322 981	28	323 720	19	2 077 279	81	Die Bauarbeiten sind so gefördert, daß das zweite Gleis bis auf die Reststrecke Strelitz (Alt)—Neustrelitz in Betrieb genommen werden konnte.
30 339	64	30 339	64	3 329 660	36	Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre in Angriff genommen und so gefördert, daß es voraussichtlich möglich sein wird, die Strecke von Osterburg bis Seehausen von Anfang Februar 1908 ab zweigleisig zu betreiben.
1 887 685	50	1 893 517	65	6 020 482	35	Das zweite Gleis ist bis auf geringe Reststrecken fertiggestellt und im Betrieb. Auch für letztere steht die Inbetriebnahme des zweiten Gleises unmittelbar bevor.
20 870	58	20 870	58	1 097 129	42	Die Bauarbeiten sind in vollem Gange. Das zweite Gleis wird voraussichtlich im Herbst 1908 in Betrieb genommen werden können.
—	—	—	—	800 000	—	Nach Beendigung der landespolizeilichen Prüfung wird die Bauausführung nunmehr in die Wege geleitet.
153 333	20	153 333	20	70 666	80	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre so gefördert worden, daß die Strecke seit dem 30. April 1907 zweigleisig befahren wird. Die Restarbeiten nähern sich dem Ende. Die Mittel reichen aus.
—	—	—	—	695 000	—	Mit der Bauausführung ist begonnen.
522 948	45	522 948	45	57 051	55	Der Grunderwerb ist nahezu geregelt. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises hat am 20. Juni 1907 stattgefunden. Die Restarbeiten sind im Gange. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
262	(15. Juni 1906)	(II) 15	Münster—Ihrhove	5 110 000	—	8 758	58
263		16	Dortmund (Rangierbahnhof)—Huckarde C.-M.—Dortmunderfeld	352 000	—	—	—
264		17	Hagen (Westf.)—Oberhagen—Oberbrügge	5 100 000	—	—	—
265		18	Kray Nord—Dahlbusch—Rotthausen—Block Wiehagenstraße	915 000	—	—	—
266		19	Solingen—Remscheid	1 220 000	—	—	—
267		20	Mülheim a. Rh.—Bensberg	1 430 000	—	—	—
268		21	Kempen (Rheinland)—Geldern und Kevelaer—Cleve	2 035 000	—	310	30
269		22	Sourbrodt—Lommersweiler	2 725 000	—	—	—
270		23	Stolberg (Rheinland)—Walheim	1 600 000	—	—	—
271		24	a) Oldesloe—Neumünster	3 000 000	—	2 521	95
272			b) Pattburg—Tingleff	700 000	—	—	—
273			c) Elmshorn—Wilster und St. Margarethen—Lindholm—Tondern	11 700 000	—	254	03
274			d) Oldenburg (Großherzogtum)—Sande	3 104 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
1 516 167	36	1 524 925	94	3 585 074	06	Das zweite Gleis wurde im Berichtsjahre auf den Teilstrecken Cörde—Elbergen und Meppen—Ihrhove in Betrieb genommen. Auch auf der Teilstrecke Lingen—Meppen steht die Eröffnung bevor. Die Ausführungen auf den Reststrecken Münster—Cörde und Elbergen—Lingen befinden sich im Gange.
4 195	20	4 195	20	347 804	80	Die Grunderwerbsverhandlungen sind noch nicht beendet. Mit den Bauarbeiten ist begonnen.
—	—	—	—	5 100 000	—	Die Bauausführung befindet sich noch in der Vorbereitung. Die bewilligten Mittel werden nicht ausreichen. Die Feststellung des Mehrbedarfs ist im Gange.
357 784	55	357 784	55	557 215	45	Die Bauarbeiten sind soweit vorgeschritten, daß die betriebsfähige Fertigstellung der Teilstrecke von km 0,0 bis 1,5 am 9. Juli 1907 erfolgen konnte und die der Strecke bis zum Bahnhof Rotthausen in Kürze zu erwarten steht. Die Gesamtanlagen werden voraussichtlich bis Juli 1908 fertiggestellt sein.
52 092	05	52 092	05	1 167 907	95	Der Grunderwerb ist noch nicht geregelt. Mit den Erd- und Maurerarbeiten ist begonnen.
—	—	—	—	1 430 000	—	Mit dem Grunderwerb wird demnächst begonnen werden.
264 064	77	264 375	07	1 770 624	93	Das zweite Gleis ist auf der Strecke Kempen—Aldekerk am 21. September 1907 und auf der Strecke Kevelaer—Weeze am 28. Oktober 1907 in Betrieb genommen worden. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf den Reststrecken ist in der ersten Hälfte des Jahres 1908 zu erwarten.
39 370	29	39 370	29	2 685 629	71	Grunderwerb und Bau sind im Gange.
6 870	26	6 870	26	1 593 129	74	Wie vor.
551 098	09	553 620	04	2 446 379	96	Das zweite Gleis ist auf der Teilstrecke von km 76,7 bei Neumünster bis Bahnhof Fahrenkrug am 1. Oktober 1907 dem Betrieb übergeben worden. Auf der Reststrecke wird die Inbetriebnahme voraussichtlich im kommenden Frühjahr erfolgen.
27 230	67	27 230	67	672 769	33	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre so gefördert worden, daß das neue Gleis auf der Teilstrecke Pattburg—Schaffhaus am 19. Dezember 1907 dem Betrieb übergeben werden konnte.
1 848 586	33	1 848 840	36	9 851 159	64	Auf einzelnen Teilstrecken ist das neue Gleis bereits im Betriebe. Die Inbetriebnahme des Gleises auf dem größten Teil der Reststrecken ist noch im laufenden Etatsjahre zu erwarten.
640 124	97	640 124	97	2 463 875	03	Die Ausführung erfolgt durch die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung. Das zweite Gleis von Sande bis Ellerſendamm wurde am 1. Mai 1907 und von da bis Varel am 20. Oktober 1907 dem Betrieb übergeben. Auf den übrigen Teilstrecken wird die Inbetriebnahme im Laufe des Etatsjahres 1908 erfolgen.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(15. Juni 1906)	III	Verschiedene Bauausführungen:				
275		1	Ausbau einer weiteren Hauptbahn von Essen West über Borbeck und Frintrop nach Oberhausen West zur Ergänzung der Eisenbahnanlagen zwischen diesen Eisenbahnstationen	6 340 000	—	—	—
		2	Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen:				
276			a) der Eisenbahn von Treffurt nach Hörschel	440 000	—	—	—
277			b) der Eisenbahn von Winterberg i. Westf. nach Frankenberg i. Hessen-Nassau	755 000	—	—	—
278			c) Ausbau der Nebenbahnstrecke Krotoschin—Ostrowo—Skalmierzyce zu einer Hauptbahn, Erweiterung des Bahnhofes Skalmierzyce bis zur Grenze und Erweiterung des Bahnhofes Öls	258 000	—	—	—
279		IV	Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen	100 000 000	—	—	—
			Summe XX. Gesetz vom 15. Juni 1906	267 180 700	—	39 224	33

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
257 720	22	257 720	22	6 082 279	78	Mit Rücksicht auf das Ineinandergreifen dieses Bahnbaues und der durch das Etatsextraordinarium für 1906 genehmigten Erweiterung der Bahnhöfe Mülheim-Eppinghofen, Mülheim a. Ruhr und Styrum, sowie der Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Styrum—Oberhausen bilden diese drei Bauausführungen nach den Erläuterungen zu Tit. 144 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1906 eine Bauausführung unter der Bezeichnung „Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Essen und Oberhausen". Die Gesamtkosten beziffern sich auf 17 500 000 M. Davon sind 1 575 000 M. bereits aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt. Die Verwendung der übrigen (17 500 000 — 1 575 000 =) 15 925 000 M., die demzufolge einen einheitlichen Kredit bilden werden, erfolgt demgemäß im Zusammenhang. Es stehen bereit: a) die nebenstehenden .... 6 340 000 M. — Pf b) von den für die Erweiterung der Bahnhöfe Mülheim-Eppinghofen, Mülheim a. Ruhr und Styrum, sowie für die Herstellung des zweiten Gleises Oberhausen—Styrum durch das Etatsextraordinarium bereitzustellenden 9 585 000 M. die bisherigen Raten mit .... 400 000 » — » — vergl. lfde Nr 574 dieses Berichts — zusammen .... 6 740 000 M. — Pf Verausgabt wurden bis Ende September 1907 .... 257 720 » 22 » so daß im Bestande verblieben .... 6 482 279 M. 78 Pf Die Erd- und Maurerarbeiten auf der Teilstrecke Frintrop—Essen sind in Angriff genommen. Mit der Herstellung von Wegeunterführungen ist begonnen.
—	—	—	—	440 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 104 dieses Berichts.
—	—	—	—	755 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 159 dieses Berichts.
3 876	68	3 876	68	254 123	32	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 134 dieses Berichts.
55 572 531	85	55 572 531	85	44 427 468	15	Dieser Kredit ist bisher zur Beschaffung von 166 Lokomotiven, 726 Personen- und Gepäckwagen und 17 129 Güterwagen in Anspruch genommen, die Lieferungen sind zum Teil erfolgt, zum Teil im Gange. Weitere Beschaffungen sind eingeleitet.
71 757 191	63	71 796 415	96	195 384 284	04	

XXI. Gesetz vom 29. Mai 1907

(Gesetzsamml. S. 103),

betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.

Gesamtkredit von (217 289 000 ℳ + 207 000 ℳ =) 217 496 000 ℳ

I. Bau neuer Eisenbahnen.

1. Die Vorbedingung, daß die Beteiligten den zum Bau erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich herzugeben oder statt dessen die Leistung der im Gesetze bestimmten unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Pauschsumme zu übernehmen haben — vergl. dieserhalb aus dem vorliegenden Berichte die Vorbemerkung zum Gesetz vom 10. Mai 1890 und die Vorbemerkung 2 zum Gesetze vom 3. Juni 1896 — gilt nach dem Gesetze auch für die Nebeneisenbahnen unter Pos. 1 bis 17 und 19.

2. Zu den Grunderwerbskosten für die Nebenbahnen unter Pos. 1, 15 bis 17 und 19 soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar:

a) bei Pos. 1 (Nikolaiken i. Ostpr.—Arys) von 164 000 ℳ,
b) " " 15 (Altenhundem—Birkelbach) von 130 000 ℳ,
c) " " 16 ([Wetzlar] Albshausen—Grävenwiesbach) von 150 000 ℳ,
d) " " 17 (Grenzau—Hillscheid) von 160 000 ℳ und
e) " " 19 (Bitburg—Irrel) von 168 000 ℳ

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(29. Mai 1907)	I a	Bau von Haupteisenbahnen:				
280		1	von Ibaweiche nach Tichau	2 076 000	—	—	—
281		2	von Nauen nach Oranienburg	10 100 000	—	—	—
282		3	von Oberhausen über Hamborn und Walsum nach Wesel	12 600 000	—	—	—
		I b	Bau von Nebeneisenbahnen:				
283		1	von Nikolaiken i. Ostpr. nach Arys	3 264 000	—	—	—
284		2	von Friedland i. Ostpr. nach Bartenstein	2 900 000	—	—	—
285		3	von Schlawe nach Stolpmünde	4 500 000	—	—	—
286		4	von Schneidemühl nach Czarnikau (Goray)	4 550 000	—	—	—
287		5	von Schildberg nach Deutschhof	2 530 000	—	—	—

3. Für die unter Pos. 18 benannte Nebeneisenbahn von (Adenau) Dümpelfeld nach Lissendorf muß ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Barzuschuß übernommen werden, und zwar:

1. vom Reich in Höhe von 80 %
   a) der durch den Ausbau des zweiten Gleises für Preußen entstehenden, vorläufig auf 3 140 000 ℳ festgestellten anschlagsmäßigen Mehrkosten mit .... 2 512 000 ℳ,
   b) der Kosten des Grund und Bodens für das erste Gleis, soweit diese nicht von den Interessenten getragen werden, von (943000 — 113000 =) 830000 ℳ mit .... 664 000 „
2. von den Interessenten zu den Kosten des Grund und Bodens für das erste Gleis mit .... 113 000 „

insgesamt von .... 3 289 000 ℳ

Außerdem ist der im Eigentum der Gemeinden befindliche Grund und Boden, soweit er für den Bau einer eingleisigen Bahn erforderlich ist, unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung zu stellen.

Diese Barzuschüsse des Reiches und der Interessenten, sowie die gezahlten Pauschsummen für den Grunderwerb sind der Generalstaatskasse zuzuführen.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	2 076 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	10 100 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	12 600 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	3 264 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	2 900 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt. Der Kreis Friedland überweist den erforderlichen Grund und Boden. Mit den ausführlichen Vorarbeiten ist begonnen.
—	—	—	—	4 500 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; die Beteiligten werden den Grund und Boden überweisen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	4 550 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	2 530 000	—	Wie vor.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
288	(29. Mai 1907)	(Ib) 6	von Sohrau O.-S. nach Jastrzemb	3 000 000	—	—	—
289		7	von Groß-Strehlitz nach Vossowska..............	2 900 000	—	—	—
290		8	von Sommerfeld nach Krossen a. O.	3 940 000	—	—	—
291		9	von Niederpöllnitz nach Münchenbernsdorf	1 080 000	—	—	—
292		10	von Bad Harzburg nach Oker....................	1 430 000	—	—	—
293		11	von Geisa nach Tann...........................	932 000	—	—	—
294		12	von Zimmersrode nach Gemünden a. d. Wohra	4 420 000	—	—	—
295		13	von Buhlen nach Korbach........................	8 525 000	—	—	—
296		14	von Schelde nach Wester-Satrup	1 200 000	—		
			zuzüglich der Pauschsumme für den Grunderwerb ..	207 000	—		
			zusammen....	1 407 000	—	—	—
297		15	von Altenhundem nach Birkelbach................	5 330 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	—	—	3 000 000	—	Nach dem Stande der Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen wurden die ausführlichen Vorarbeiten im Berichtsjahre beendet, die landespolizeiliche Prüfung steht bevor.
—	—	—	—	2 900 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert; der Kreis Groß-Strehlitz überweist den Grund und Boden. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	3 940 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind noch nicht erfüllt.
—	—	—	—	1 080 000	—	Der Grund und Boden wird von der Großherzoglich Sächsischen Regierung in Gemäßheit des Staatsvertrages vom 15. März 1907 überwiesen werden. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	1 430 000	—	Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird den Grund und Boden überweisen. Mit den ausführlichen Vorarbeiten wird begonnen.
—	—	—	—	932 000	—	Für den auf sachsen-weimarischem Gebiete belegenen Teil ist die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen durch einen zwischen Preußen und Sachsen-Weimar abgeschlossenen Staatsvertrag geregelt. Auch für den auf preußischem Gebiete belegenen Teil kann die Erfüllung dieser Vorbedingungen als gesichert angesehen werden. Mit den ausführlichen Vorarbeiten wird in Kürze begonnen.
—	—	—	—	4 420 000	—	Die Verhandlungen wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen sind im Gange.
—	—	—	—	8 525 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt; die Beteiligten überweisen den Grund und Boden. Mit den ausführlichen Vorarbeiten ist begonnen.
—	—	—	—	1 407 000	—	Die gesetzlichen Vorbedingungen sind erfüllt. Der Kreis Sonderburg hat an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens die Zahlung der festgesetzten Pauschsumme übernommen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	5 330 000	—	Der Kreis Wittgenstein hat sich zur unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens bereit erklärt. Die Verhandlungen mit dem Kreise Olpe sind noch nicht beendet. Die ausführlichen Vorarbeiten werden zunächst zu Lasten des Kreises Olpe ausgeführt.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	Betrag des Kredits ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
298	(29. Mai 1907)	(Ib) 16	von (Wetzlar) Albshausen nach Grävenwiesbach....	6 230 000	—	—	—
299		17	von Grenzau nach Hillscheid	1 810 000	—	—	—
300		18	von (Adenau) Dümpelfeld nach Lissendorf	13 243 000	—	—	—
301		19	von Bitburg nach Irrel	3 451 000	—	—	—
302		Ic	Beschaffung von Betriebsmitteln infolge des Baues der vorbezeichneten Bahnen	11 193 000	—	—	—
		II	Anlage des zweiten bezw. dritten, vierten und fünften Gleises auf den nachbezeichneten Strecken und dadurch bedingte Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen:				
303		1	Rendza—Summin	403 000	—	—	—
304		2	Kreuzburg—Namslau	2 250 000	—	—	—
305		3	Gondek—Warberg und Falkstätt—Mieschkow der Strecke Posen—Jarotschin	1 920 000	—	—	—
306		4	Camenz—Königszelt	5 740 000	—	—	—
307		5	Breslau—Glogau	9 900 000	—	—	—
308		6	Breslau—Kobermitz	2 130 000	—	—	—
309		7	Moys b. Görlitz—Nicolausdorf	460 000	—	—	—
310		8	Halensee—Westend der Berliner Ringbahn	800 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—		—	—	6 230 000	—	Die Verhandlungen wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen sind eingeleitet.
—		—	—	1 810 000	—	Die Verhandlungen wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen sind im Gange.
—	—	—	—	13 243 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	3 451 000	—	Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist gesichert, der Vertrag hierüber indes noch nicht abgeschlossen. Der Kreis Bitburg beabsichtigt, an Stelle der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens die festgesetzte Pauschsumme zu zahlen. Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	11 193 000	—	Die Beschaffung eines Teiles der Betriebsmittel ist eingeleitet.
991	28	991	28	402 008	72	Die Bauausführung ist in Angriff genommen.
4 105	30	4 105	30	2 245 894	70	Mit den Erdarbeiten und der Ausführung der Streckenbauwerke wurde begonnen.
4 933	41	4 933	41	1 915 066	59	Die Bauarbeiten sind im Gange
—	—	—	—	5 740 000	—	Der Grunderwerb ist eingeleitet. Die Bauausführung wird vorbereitet.
—	—	—	—	9 900 000	—	Mit dem Bau der Teilstrecke Kl. Mochbern—Schmiedefeld ist begonnen worden. Für die ganze Strecke bis auf eine kurze Strecke vor Glogau sind die Vorbereitungen zur Ausführung getroffen.
—	—	—	—	2 130 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind noch nicht zu Ende geführt.
238	91	238	91	459 761	09	Auf der Teilstrecke Nicolausdorf—Hermsdorf ist der Bau des zweiten Gleises in Angriff genommen worden. Die Fertigstellung der ganzen Strecke wird im nächsten Jahr erfolgen.
—	—	—	—	800 000	—	Nach dem Stande der Vorbereitungen wird mit der Bauausführung im kommenden Frühjahr begonnen werden können.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
311	(29. Mai 1907)	(II) 9	Schlachtensee—Nikolassee	305 000	—	—	—
312		10	Falkenberg bei Torgau—Wittenberg (Prov. Sachsen)	2 870 000	—	—	—
313		11	Halle a. S.—Eilenburg	2 225 000	—	—	—
314		12	Hermsdorf-Klosterlausnitz—Gera	1 630 000	—	—	—
315		13	Eisenach—Salzungen	1 680 000	—	—	—
316		14	Harburg—Wilhelmsburg	4 200 000	—	—	—
317		15	Neuekrug—Langelsheim—Goslar	1 840 000	—	—	—
318		16	Heldenbergen-Windecken—Hanau Ost	1 067 000	—	—	—
319		17	Fröndenberg—Menden	1 500 000	—	—	—
320		18	Born (Kreis Lennep)—Opladen	2 835 000	—	—	—
321		19	Vohwinkel—Barmen	16 000 000	—	—	—
322		20	Unser Fritz—Wanne bezw. Emschertalbahn—Wanne (Westberg)	2 930 000	—	—	—
323		21	Gelsenkirchen—Wanne	182 000	—	—	—
324		22	Essen Nord—Altenessen	575 000	—	—	—
325		23	Crefeld—Neersen-Neuwerk	575 000	—	—	—
326		24	Dalheim—Rheydt und Personenbahnhof Rheydt—M.-Gladbach	2 468 000	—	—	—
327		25	Karthaus—Wasserbillig	2 600 000	—	—	—
328		26	Saarbrücken—Scheidt	2 545 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
660	60	660	60	304 339	40	Die Bauvorbereitungen sind im Gange. Die Ausschreibung der Erdarbeiten ist in die Wege geleitet.
2 862	—	2 862	—	2 867 138	—	Die Bauarbeiten sind in Angriff genommen.
3 623	42	3 623	42	2 221 376	58	Wie vor.
—	—	—	—	1 630 000	—	Die Vorbereitungen für die Ausführung sind im Gange.
—	—	—	—	1 680 000	—	Die Vorbereitungen sind soweit gediehen, daß die Arbeiten im kommenden Frühjahre in Angriff genommen werden können.
—	—	—	—	4 200 000	—	Der Grunderwerb ist eingeleitet. Nach dem Stande der Bauvorbereitungen werden die Arbeiten voraussichtlich im kommenden Frühjahr begonnen werden.
—	—	—	—	1 840 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
—	—	—	—	1 067 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	1 500 000	—	Mit der Bauausführung ist begonnen.
—	—	—	—	2 835 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
486 131	—	486 131	—	15 513 869	—	Mit dem Grunderwerb ist begonnen.
—	—	—	—	2 930 000	—	Mit dem Grunderwerb wird in nächster Zeit begonnen werden.
—	—	—	—	182 000	—	Die Bauarbeiten sind in Angriff genommen.
315	—	315	—	574 685	—	Mit der Bauausführung ist begonnen.
406	78	406	78	574 593	22	Grunderwerb und Bau sind in die Wege geleitet.
3 966	94	3 966	94	2 464 033	06	Wie vor.
—	—	—	—	2 600 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
142	15	142	15	2 544 857	85	Der Grunderwerb ist eingeleitet und die Bearbeitung der ausführlichen Bauentwürfe im Gange.

Lfde Nr	Des Kreditgesetzes Datum	Des Kreditgesetzes Position	Bezeichnung der Kredite und deren Bestimmung	Betrag des Kredits M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
	(29. Mai 1907)	III	**Verschiedene Bauausführungen.** Die Ausführung des nachstehend unter Pos. 2 und 3 vorgesehenen Ausbaues der Strecke Remagen—Dümpelfeld und der zweigleisigen Verbindung zwischen den Bahnhöfen Hillesheim und Gerolstein mit Einschluß der selbständigen Einführung der Bahnlinie von Prüm in den Bahnhof Gerolstein ist im Gesetze davon abhängig gemacht, daß seitens des Reiches zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Bauzuschuß in Höhe von 80 % der anschlagsmäßigen, vorläufig auf 6 400 000 M. und 5 200 000 M. festgestellten Bausummen zum Betrage von vorläufig 5 120 000 M. und 4 160 000 M. geleistet wird. Die Vorbedingung ist erfüllt. Die Anteile des Reiches werden der Generalstaatskasse zugeführt.				
329		1	Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Frankfurt a. M. Ost und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	8 615 000	—	—	—
330		2	Ausbau der Bahnstrecke Remagen—Dümpelfeld	6 400 000	—	—	—
331		3	Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen den Bahnhöfen Hillesheim (Linie Dümpelfeld—Lissendorf) und Gerolstein nebst selbständiger Einführung der Bahn von Prüm in den Bahnhof Gerolstein......	5 200 000	—	—	—
		4	Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen:				
332			a) der Eisenbahn von Rothemühle nach Freudenberg i. Westf.	600 000	—	—	—
333			b) der Eisenbahn von (Simmern) Castellaun nach Boppard	580 000	—	—	—
334			c) der Eisenbahn von (Erndtebrück) Raumland-Berleburg nach Allendorf bei Battenberg ...	1 460 000	—	—	—
335			d) der Eisenbahn von Egerfeld nach Summin	1 600 000	—	—	—
336		IV	Beschaffung von Betriebsmitteln für im Bau befindliche neue Eisenbahnlinien	10 000 000	—	—	—
			Summe XXI. Gesetz vom 29. Mai 1907	217 496 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	8 615 000	—	Die ausführlichen Vorarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	6 400 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	5 200 000	—	Wie vor.
50 788	20	50 788	20	549 211	80	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 129 dieses Berichts.
—	—	—	—	580 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 161 dieses Berichts.
—	—	—	—	1 460 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 184 dieses Berichts.
—	—	—	—	1 600 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 199 dieses Berichts.
—	—	—	—	10 000 000	—	Mit der Beschaffung von Betriebsmitteln wird vorgegangen.
559 164	99	559 164	99	216 936 835	01	

B. Bauten und Beschaffungen, für welche die erforderlichen Geldmittel unter den einmaligen

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Bewilligt sind: Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona.						
337	Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg *) Nach der dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1899 als Beilage A 10 a beigegebenen Denkschrift waren zu den Kosten dieser Umgestaltung an Pauschbeträgen zu verwenden: a) 160 000 M aus den durch das Gesetz vom 1. April 1887 (Gesetzsamml. S. 97) im § 1 unter III 6 für die Erweiterung des Berliner Bahnhofes in Hamburg bewilligten Mitteln, b) 700 000 M aus den durch das Gesetz vom 8. April 1889 (Gesetzsamml. S. 69) im § 2 unter II 7 für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Hamburg und Altona bewilligten Mitteln (vergl. lfde Nr 1 dieses Berichts). Dem Ausgabe-Soll des Baufonds sind 1 243 247 M hinzugetreten, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind. Einschließlich dieser Beiträge und Zuschüsse von im ganzen 2 103 247 M belaufen sich die Gesamtkosten auf 45 607 247 M und die Ausgaben bis Ende September 1907 auf 39 345 665 M 93 Pf	*) 43 504 000	1893/94 und 1899 bis 1907	40 300 000	—	29 934 033	87
338	Erweiterung des Bahnhofes Neumünster	2 250 000	1898/99 bis 1900 und 1903 bis 1906	2 250 000	—	2 229 332	95
339	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Nordschleswigsche Weiche—Flensburg	420 000	1901, 1902 und 1904	420 000	—	415 203	17

und außerordentlichen Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung bewilligt worden sind.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
7 308 385	06	37 242 418	*) 93	3 057 581	07	Der neue Hauptbahnhof in Hamburg wurde am 5. Dezember 1906 in Betrieb genommen. Auf den Zuführungsstrecken sind die neuen Anlagen zum größeren Teile fertig; die zu ihrem Abschlusse noch erforderlichen Bauausführungen sind im Gange und werden tunlichst gefördert werden. Die Arbeiten für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Stadt- und Vorortstrecke Blankenese—Altona—Hasselbrook—Ohlsdorf sind soweit vorgeschritten, daß seit dem 1. Oktober 1907 auf dieser Strecke eine größere Zahl von elektrischen Zügen eingeführt werden konnte. Der elektrische Betrieb im vollen Umfange wird voraussichtlich in Kürze aufgenommen werden. Wegen der notwendig gewordenen Erhöhung des bisher auf 41 068 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 43 504 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 3 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
— 12 531	20	2 216 801	75	33 198	25	Der Erweiterungsbau ist beendet. Es schweben aber noch aus dem Grunderwerbe zwei Prozesse und aus der Kostenabrechnung eine Schiedsgerichtssache. Die Mittel sind ausreichend.
4 796	83	420 000	—	—	—	Das Gleis ist seit dem 19. August 1905 im Betriebe. Sämtliche Arbeiten sind fertiggestellt, jedoch schwebt aus dem Grunderwerb noch eine Streitsache. Infolge Verteuerung des Grunderwerbs haben die bewilligten Mittel bisher um 12 266 ℳ 10 ₰ überschritten werden müssen. Von diesen Mehrkosten werden 2 849 ℳ 30 ₰ für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das genannte Etatsjahr. Die weiteren Mehrkosten, deren Höhe von dem Ausgange der Streitsache abhängig ist, werden demnächst in gleicher Weise verrechnet.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Altona**)						
340	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Stade—Cuxhaven und Verstärkung des Oberbaues des ersten Gleises auf der Strecke Harburg—Cuxhaven	3 161 000	1901 bis 1903	3 161 000	—	3 107 720	14
341	Erweiterung des Bahnhofes Wittenberge	870 000	1901 bis 1905	870 000	—	630 136	90
342	Erweiterung des Bahnhofes Halstenbek	121 000	1902 und 1903	121 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	1	95		
			Bleiben	120 998	05	120 361	86
343	Erweiterung der Gleisanlagen am Nordende des Bahnhofes Wilhelmsburg	330 000	1904, 1905 und 1907	200 000	—	3 991	07
344	Erweiterung des Bahnhofes Tornesch	175 000	1904 bis 1906	175 000	—	131 093	47
345	Erweiterung des Bahnhofes Pinneberg	265 000	1905 bis 1907	265 000	—	19 356	97

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
39 887	05	3 147 607	19	13 392	81	Das zweite Gleis auf der Strecke Stade—Cuxhaven ist im Betriebe. Auch die Verstärkung des Oberbaues des ersten Gleises auf der Strecke Harburg—Cuxhaven ist ausgeführt. Nach dem Stande der Restarbeiten wird der Baufonds noch innerhalb des laufenden Etatsjahrs geschlossen werden können. Die Mittel reichen aus.
138 596	16	768 733	06	101 266	94	Die Bahnhofserweiterung ist durchgeführt bis auf einige Restarbeiten, die noch im laufenden Etatsjahre beendet werden. Die Mittel werden ausreichen.
636	19	120 998	05	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
12 654	46	16 645	53	183 354	47	Der Erweiterungsbau kann in der Hauptsache erst ausgeführt werden, wenn die vom hamburgischen Staate herzustellende Peuteanschlußbahn in den Bahnhof eingeführt sein wird. Nach dem Stande der hamburgischen Bauausführung werden die Erweiterungsarbeiten voraussichtlich im kommenden Frühjahr im vollen Umfang in Angriff genommen werden.
40 699	56	171 793	03	3 206	97	Die Erweiterung ist nahezu beendet und die Schließung des Baufonds in nächster Zeit zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
170 714	72	190 071	69	74 928	31	Die Bauarbeiten wurden soweit gefördert, daß sie in der Hauptsache voraussichtlich noch im laufenden Etatsjahre vollendet werden. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Altona**)						
346	Erweiterung des Bahnhofes Eidelstedt..........	236 000	1905 bis 1907	236 000	—	10 332	82
347	Erweiterung der Wagenwerkstätte Neumünster ..	300 000	1905 bis 1907	300 000	—	94 804	84
348	Erweiterung des Bahnhofes Plön.............	197 000	1906 und 1907	150 000	—	171	98
349	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Wittenberge *) Ausschließlich 58 600 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Betriebsfonds gedeckt sind.	365 000 *)	1906 und 1907	150 000	—	—	—
350	Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Rendsburg — Jübek und Tarp — Nordschleswigsche Weiche — Pattburg..........	3 700 000	1906 und 1907	3 650 000	—	22 518	04
351	Erweiterung des Bahnhofes Paulinenaue	195 000	1907	50 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin.						
352	Erweiterung des Bahnhofes Lichtenberg-Friedrichsfelde................................	3 750 000	1890/91 bis 1894/95, 1897/98 und 1905	3 750 000	—	3 592 428	38

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
107 086	36	117 419	18	118 580	82	Die Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt und wird voraussichtlich bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres beendet werden. Die Mittel reichen aus.
150 436	19	245 241	03	54 758	97	Wie vor.
39 133	71	39 305	69	110 694	31	Nach dem Stande der Arbeiten ist mit deren Fertigstellung im nächsten Sommer zu rechnen.
34 315	86	34 315	*) 86	115 684	14	Die Bauarbeiten nahmen im Berichtsjahre planmäßigen Fortgang. Ein Teil der neuen Anlagen ist bereits fertig und in Benutzung genommen.
704 843	53	727 361	57	2 922 638	43	Auf den Teilstrecken Rendsburg—Schleswig (Friedrichsberg) und Tarp—Nordschleswigsche Weiche ist das zweite Gleis bereits im Betriebe. Die Inbetriebnahme des neuen Gleises auf den Reststrecken ist noch im laufenden Etatsjahre zu erwarten. Infolge von Anträgen von Beteiligten bei der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes wird zugleich im wirtschaftlichen Interesse ein im ursprünglichen Entwurfe nicht vorgesehener Bahnhof bei Harrislee ausgeführt werden. Der neue Bahnhof soll an Stelle des Bahnhofes Pattburg zugleich als Überholungsstation ausgebaut werden. Mehrkosten entstehen durch die Entwurfsänderung nicht.
—	—	—	—	50 000	—	Die Grunderwerbsverhandlungen sind eingeleitet. Nach ihrer Erledigung wird voraussichtlich im kommenden Frühjahr mit den Bauarbeiten begonnen werden können.
96 180	72	3 688 609	10	61 390	90	Die Bahnhofserweiterung ist beendet. Die Schließung des Baufonds ist noch innerhalb des laufenden Etatsjahres zu erwarten. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Berlin)						
353	Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof in Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn ... *) Ausschließlich 10 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 8 800 000	1896/97 bis 1905	8 800 000	—	8 624 587	09
354	Herstellung besonderer Vorortgleise der Anhalter Bahn von Berlin bis Groß-Lichterfelde Ost	5 960 000	1897/98 bis 1901	5 960 000	—	5 940 318	93
355	Herstellung besonderer Vorortgleise der Schlesischen Bahn vom Schlesischen Bahnhof in Berlin bis Erkner ...	7 300 000	1897/98 bis 1904	7 300 000	—	7 198 044	57
356	Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke der Berliner Ringbahn vom Bahnhofe Rixdorf bis Haltepunkt Ebersstraße ... **) Ausschließlich 205 485 ℳ 67 ₰, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 1 990 000	1898/99 bis 1904	1 990 000	—	1 970 348	57
357	Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von der Berliner Ringbahn bis Grünau und Ausbau der Anschlußbahn von Rixdorf bis Niederschöneweide-Johannisthal ... †) Ausschließlich 16 800 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	†) 13 490 000	1898/99, 1899 und 1901 bis 1907	12 050 000	—	9 269 108	05

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
60	73	8 624 647	*) 82	175 352	18	Das Gleispaar Rummelsburg—Kaulsdorf ist im Betrieb; auch die Erweiterungsbauten auf den Stationen Stralau-Rummelsburg, Kaulsdorf und Lichtenberg-Friedrichsfelde sind beendet. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Entschädigungsprozeß. Ob die bewilligten Mittel zur Abwicklung des Baufonds ausreichen, ist von dem Ausgange des Prozesses abhängig.
2 105	71	5 942 424	64	17 575	36	Die Gleise sind im Betriebe; die Bauausführung ist beendet. Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt. Die Mittel sind ausreichend.
28 143	43	7 226 188	—	73 812	—	Die Gleise sind im Betriebe. Die Arbeiten sind im wesentlichen fertiggestellt. Der Bestand des Baufonds ist zu den Restkosten ausreichend.
-- 8 819	66	1 961 528	**) 91	28 471	09	Auch diese Gleise sind im Betriebe. Die Bauausführung ist beendet. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß. Die Mittel reichen aus.
1 632 895	99	10 902 004	†) 04	1 147 995	96	Die Überleitung sämtlicher Vorortzüge von der Ringbahn bis Adlershof-Alt-Glienicke auf die neuen Gleise erfolgte am 15. September 1905. Die Ausführung der neuen Anlagen für den Fernverkehr nahm im Berichtsjahre weiteren kräftigen Fortgang. Der Ausbau bis Niederschöneweide-Johannisthal ist bereits fertiggestellt. Auch die Erweiterung des Bahnhofes Niederschöneweide-Johannisthal und die Höherlegung des Bahnhofes Adlershof-Alt-Glienicke sind ausgeführt. Auf der Reststrecke Adlershof-Alt-Glienicke—Grünau sind die

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M.	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M.	Pf.	bis Ende September 1906 M.	Pf.
(357)	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Berlin**)						
358	Erweiterung des Rangierbahnhofes Tempelhof ..	1 090 000	1898/99, 1900 und 1901	1 090 000	—	825 366	82
359	Herstellung besonderer Vorortgleise der Berlin-Stettiner Bahn auf der Strecke Berlin (Gesundbrunnen)—Bernau	—	1899, 1902, 1903, 1906 und 1907	930 000	—	224 524	57
360	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Schönholz—Tegel .... *) Ausschließlich 7 189 M. 60 Pf., die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Gemeinde Reinickendorf zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 2 600 000	1899 und 1901 bis 1907	2 580 000	—	2 383 896	28
361	Herstellung besonderer Vorortgleise der Nordbahn auf der Strecke Berlin—Schönholz	3 717 000	1899 bis 1906	3 717 000	—	3 553 714	57

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907		Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande		Stand der Ausführung
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
						Arbeiten planmäßig vorgeschritten. Der Ausbau der Anschlußbahn von Rixdorf bis Niederschöneweide-Johannisthal ist ebenfalls in vollem Gange.
— 18 233	46	807 133	36	282 866	64	Der Grunderwerb ist bewirkt, es schweben aber noch zwei Prozesse. Infolge der seit der Geldbewilligung eingetretenen Verkehrssteigerung hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Erweiterung in erheblich größerem Umfange vorzunehmen, als sie ursprünglich beabsichtigt war. Es sind daher — abgesehen von einigen kleineren, vom Umfange der Erweiterung unabhängigen, aber besonders dringlichen Bauten — die damals geplanten Erweiterungen nicht zur Ausführung gelangt. Die Baukosten des erweiterten Entwurfs sind — ausschließlich eines Betrages von 255 638 ℳ, der bereits dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds entnommen werden mußte, — auf insgesamt 4 449 000 ℳ veranschlagt — vergl. lfde Nr 392 dieses Berichts. Der von der ursprünglichen Bewilligung von 1 090 000 ℳ unverwendet bleibende Betrag, dessen Höhe vom Ausgange der noch schwebenden Grunderwerbsprozesse abhängig ist, soll demnächst in Abgang gestellt werden.
—	—	224 524	57	705 475	43	Der Grunderwerb ist in der Gemarkung Pankow durchgeführt, auch die Verlegung der Damerowstraße in Pankow, die im Zusammenhange mit dem Grunderwerbe zu bewirken war, ist beendet. Für den weiter erforderlichen Grunderwerb sind die Vorbereitungen noch im Gange.
109 073	77	2 492 970	*) 05	87 029	95	Das Gleis ist im Betriebe. Die Bauausführung ist im wesentlichen beendet. Der Grunderwerb ist bis auf einen noch schwebenden Prozeß geregelt.
51 616	35	3 605 330	92	111 669	08	Auch diese Gleise sind im Betriebe. Die Bauarbeiten sind fertiggestellt. Aus dem Grunderwerb schweben noch einige Prozesse, von deren Ausfall es abhängig ist, ob die bewilligten Mittel ausreichen werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Berlin)						
362	Herstellung eines Wasserwerks auf Bahnhof Halensee	177 000	1901	177 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	12	42		
			Bleiben..	176 987	58	176 809	04
363	Unterführung der Gleimstraße unter den Gleisen des Nordbahnhofes in Berlin	1 000 000	1902 bis 1905	920 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	106 209	95		
			Bleiben..	813 790	05	789 681	80
364	Erweiterung des Güterbahnhofes Frankfurter Allee der Berliner Ringbahn *) Ausschließlich der Kosten des Grunderwerbs, die mit 900 000 ℳ auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 1 550 000	1903 bis 1907	1 470 000	—	386 731	11
365	Hochlegung der Bahnstrecke Potsdam—Wildpark einschließlich des Bahnhofes Wildpark und des in diese Strecke fallenden Teils der anschließenden Linie Treuenbrietzen—Nauen **) Ausschließlich 875 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds für die Neubaulinie Treuenbrietzen—Nauen gedeckt sind.	**) 4 625 000	1904 bis 1907	3 400 000	—	1 107 819	90

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
178	54	176 987	58	—	—	Zu lfde Nr 362 und 363. Die Bauten sind beendet. Im Etatsjahre 1906 wurden die Baufonds nach Erledigung ihrer Verpflichtungen geschlossen.
24 108	25	813 790	05	—	—	
257 088	52	643 819	*) 63	826 180	37	Die Erdarbeiten sind beendet. Die südliche Überführung der Eldenaerstraße ist dem Verkehr übergeben. Die Gleisarbeiten des nördlichen Bahnhofsteils sind beendet, die des südlichen Teils in der Ausführung begriffen. Der Güterschuppen ist fertig und in Benutzung genommen. Das Abfertigungsgebäude geht der Vollendung entgegen. Die weiteren Bauarbeiten werden vorbereitet.
1 412 574	51	2 520 394	**) 41	879 605	59	Von dem in die Hochlegung der Strecke Potsdam—Wildpark fallenden Teil der anschließenden Linie Treuenbrietzen—Nauen ist der Unterbau fertiggestellt, ebenso der Unterbau für die Hochlegung des Bahnhofes Wildpark. Für den übrigen Teil der Hochlegung ist der Einbau der Bodenmassen nach Kräften weiter gefördert worden, auch zum Teil der Oberbau ausgeführt; für die beiden Hauptgleise zwischen Potsdam und der Kiewittstraßen-Unterführung konnte der neue Bahnkörper bereits am 15. Mai 1907 in Benutzung genommen werden. Von den Kunstbauten ist die große Havelbrücke und die Unterführung der Kiewittstraße fertig. Die Unterführungen des Abhauschen Weges, der Kastanienallee und der Brandenburger Chaussee nähern sich der Vollendung. Auf dem Bahnhofe Charlottenhof ist die zum Umbau erforderliche einstweilige Stationsanlage in Betrieb genommen; mit dem Bau der neuen Stationsanlage ist begonnen. Auf dem Bahnhofe Wildpark ist der Güterbahnhof fertiggestellt und zunächst dem Freiladeverkehr freigegeben worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Berlin**)						
366	Erweiterung des Güterbahnhofes Wilmersdorf-Friedenau der Berliner Ringbahn .... *) Ausschließlich 602 000 ℳ, die aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	*) 1 597 000	1904 bis 1907	1 400 000	—	346 813	26
367	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahnbrücke über den Humboldthafen in km 5,2 der Berliner Stadtbahn	280 000	1904 und 1905	280 000	—	—	—
368	Umgestaltung der Entwässerungsanlagen des Rangier-, Betriebs- und Werkstättenbahnhofes Grunewald	210 000	1904, 1905 und 1907	210 000	—	—	—
369	Herstellung neuer Telegraphenleitungen von Berlin nach dem Westen	194 300	1904 und 1905	194 300	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	2 919	34		
			Bleiben . .	191 380	66	179 722	32
370	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahnbrücke über den Spandauer Schiffahrtskanal und die beiderseitigen Uferstraßen im Zuge der Gütergleise der Berliner Ringbahn (km 1,6) . .	299 000	1905 und 1906	200 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
514 841	21	861 654	*) 47	538 345	53	Die Erdarbeiten, die Futtermauern, die Unterführung der Straße P und die Prinzregentenbrücke sind vollendet. An der Unterführung der Hauptstraße ist die Montage im Gange. Die beiden Zufahrten zu dem Güterbahnhofe sind umgebaut und dem Verkehr übergeben. Ein Teil der neuen Ladestraßen ist fertiggestellt. Die weiteren Bauarbeiten sind in der Vorbereitung begriffen.
1 144	64	1 144	64	278 855	36	Bei der ausführlichen Bearbeitung des Entwurfs hat sich aus betrieblichen, baulichen und wirtschaftlichen Gründen die Notwendigkeit herausgestellt, von der ursprünglich beabsichtigten Erhöhung der Tragfähigkeit der Brücke durch Verstärkung der Glieder ihrer Hauptträger abzusehen und statt dessen eine Auswechselung der vorhandenen Überbauten durch neue, stärkere vorzunehmen. Die dadurch entstehenden, auf 134 000 ℳ veranschlagten Mehrkosten werden bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet werden. Die Bauausführung nach dem neuen Entwurfe hat ihrer besonderen Dringlichkeit wegen bereits eingeleitet werden müssen.
—	—	—	—	210 000	—	Mit der Bauausführung wird in Kürze begonnen werden.
11 658	34	191 380	66	—	—	Die Arbeiten sind beendet. Der Baufonds wurde nach Abrechnung der Kosten im Etatsjahre 1906 geschlossen.
—	—	—	—	200 000	—	Die Bauausführung ist im Gange. Wegen der notwendig gewordenen Erhöhung des bisher auf 200 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 299 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 9 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 19.. ℳ
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Berlin)					
371	Grunderwerb für die Herstellung besonderer Vorortgleise der Nordbahn auf der Strecke Schönholz—Oranienburg	2 320 000	1905 bis 1907	1 200 000	—	16 456
372	Erweiterung des Bahnhofes Weißensee der Berliner Ringbahn *) Ausschließlich der auf den 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds übernommenen Grunderwerbskosten von 2 600 000 ℳ	*) 1 000 000	1905 bis 1907	800 000	—	338 751
373	Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Ferngleise der Potsdamer Bahn über den Unterführungen der Königin-Augusta-Straße, des Landwehrkanals und des Schöneberger Ufers in Berlin	198 000	1905 und 1906	198 000	—	—
374	Herstellung eines Abstellbahnhofes für den Stadtverkehr auf Bahnhof Grunewald	1 332 000	1905 bis 1907	1 050 000	—	117 28[illegible]
375	Herstellung einer Station für den Vorortverkehr bei der Ringbahnstation Jungfernheide	350 000	1905 bis 1907	300 000	—	26 66[illegible]
376	Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau **) Abzüglich eines Betrages von 500 000 ℳ, der bereits aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds bereitgestellt ist.	**) 15 600 000	1905 bis 1907	5 300 000	—	899 55[illegible]

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
563 044	14	579 500	19	620 499	81	Ein Teil des erforderlichen Grund und Bodens ist bereits erworben. Im übrigen sind die Grunderwerbsverhandlungen im Gange.
352 742	03	691 493	*) 10	108 506	90	Die Erdarbeiten und die Gleisanlagen sind fertiggestellt, ebenso die Überführung der Kniprodestraße. Mit den Hochbauten ist begonnen.
167 702	61	167 702	61	30 297	39	Die Überbauten sind ausgewechselt; es sind noch einige Nacharbeiten im Gange. Die Mittel werden ausreichen.
706 034	65	823 314	71	226 685	29	Die Bauausführung nahm im Berichtsjahre weiteren Fortgang. Die Unterführung des Weges nach Hundekehle und der gewölbte Personentunnel sind fertiggestellt. Ebenso sind die Erd- und Oberbauarbeiten sowie die Hochbauten ausgeführt. Die Beendigung der Gesamtausführung steht im Herbst 1908 zu erwarten.
100 490	43	127 159	95	172 840	05	Die Erdarbeiten und Sicherungsanlagen sind beendet. Auch die übrigen Arbeiten sind so weit gediehen, daß die Eröffnung der Station für den Vorortverkehr voraussichtlich noch im laufenden Etatsjahre wird erfolgen können.
2 884 593	25	3 784 148	**) 64	1 515 851	36	Die nördlichen Überbauten der Unterführungen der Stresow- und der Klosterstraße in Spandau sowie der Havelbrücke daselbst sind fertiggestellt und in Betrieb genommen. Ferner sind die Überführungen des Gleises Berlin—Lehrte über die Hamburger Bahn, des Weges von Staaken nach Falkenhagen und des Lindhorstweges am Bahnhofe Dallgow-Döberitz ausgeführt. Auf dem neuen Verschiebebahnhofe bei Wustermark sind die Erdarbeiten im vollen Gange, die Hochbauten nahezu beendet.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Berlin**)						
377	Herstellung eines Verkehrs- und Baumuseums in Berlin	650 000	1905 und 1906	650 000	—	379 546	01
378	Auswechselung der auf den Eisenbahnbrücken über dem Humboldthafen in km 5,2 und über der Ladestraße am Alexanderufer in km 5,1 der Berliner Stadtbahn vorhandenen Schienentröge gegen Längsträger	270 000	1906 und 1907	270 000	—	—	—
379	Herstellung von verstärkten eisernen Überbauten für zwei Betriebsgleise der Potsdamer Bahn über den Unterführungen der Königin-Augusta-Straße, des Landwehrkanals und des Schöneberger Ufers in Berlin	160 000	1906 und 1907	160 000	—	—	—
380	Erweiterung des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin *) Ausschließlich eines Teils der Grunderwerbskosten, für den die Mittel bereits aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt werden mußten.	*) 8 935 000	1906	100 000	—	87	55
381	Umgestaltung der dem Fernverkehr dienenden Anlagen auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin	1 700 000	1906 und 1907	500 000	—	935	73
382	Erweiterung des Bahnhofes Dallgow-Döberitz	280 000	1906 und 1907	250 000	—	13 049	83

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
270 453	99	650 000	—	—	—	Das Verkehrs- und Baumuseum im Erdgeschosse des ehemaligen Hamburger Bahnhofsgebäudes in Berlin ist am 14. Dezember 1906 eröffnet worden. Die Abrechnung der Kosten ist im Gange. Die Mittel reichen nicht aus, es wird sich vielmehr eine Überschreitung von rd 53 000 ℳ ergeben, die in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß der wider Erwarten ungünstige Zustand des Gebäudes die Anwendung kostspieliger, nicht vorgesehener Trägerkonstruktionen erforderte. Ferner mußte die elektrische Beleuchtungsanlage in größerem Umfang ausgeführt werden, als ursprünglich geplant war. Daneben verursachten auch die Ent- und Bewässerungsanlagen, sowie die Zimmer-, Steinmetz- und Tischlerarbeiten höhere Aufwendungen, als veranschlagt waren. Die Mehrkosten werden nach Lage der Sache bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet werden. Bis Ende September 1907 waren von den Mehrkosten bereits 28 526 ℳ 51 ₰ verausgabt.
—	—	—	—	270 000	—	Die Bauarbeiten sind im Gange. Die Mittel reichen aus.
190	30	190	30	159 809	70	Wie vor.
779	31	866	86*)	99 133	14	Mit dem Grunderwerb ist begonnen. Die Bauvorbereitungen sind noch nicht beendet.
269 635	95	270 571	68	229 428	32	Die Arbeiten sind im Berichtsjahre gefördert worden, ein Teil befindet sich noch in der Vorbereitung.
119 799	97	132 849	80	117 150	20	Die Erdarbeiten sind beendet, die Signal- und Oberbauarbeiten in der Ausführung begriffen. Die neuen Stellwerksgebäude sind bereits dem Betrieb übergeben.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Berlin**)						
383	Umgestaltung der Bahnanlagen bei Schöneberg..	840 000	1906 und 1907	450 000	—	12 030	40
384	Verlegung der Wetzlarer Hauptgleise und Erweiterung der Abstellanlagen für den Fernverkehr auf Bahnhof Grunewald	1 080 000	1906 und 1907	600 000	—	16 299	76
385	Bau einer Kesselschmiede in der Hauptwerkstätte Tempelhof	525 000	1906 und 1907	350 000	—	4 253	97
386	Erweiterung der Hauptwerkstätte Potsdam......	182 000	1906 und 1907	182 000	—	—	—
387	Erweiterung der Anlagen für den Ortsgüterverkehr des Nordbahnhofes in Berlin..............	1 800 000	1906 und 1907	400 000	—	—	—
388	Herstellung eines Wagenrevisionsschuppens auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin	315 000	1907	50 000	—	—	—
389	Beseitigung der Schienenkreuzung zwischen Vollring und Südring und Herstellung von Kehrgleisen für den Vollring auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg..	460 000	1907	200 000	—	—	—
390	Herstellung verstärkter Überbauten über die Unterführung der Hardenstraße in km 9,1 der Berliner Stadtbahn	228 000	1907	150 000	—	—	—
391	Erweiterung der Wagenreparaturhalle in der Hauptwerkstätte Grunewald	300 000	1907	100 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
205 684	90	217 715	30	232 284	70	Die Arbeiten zur Beseitigung der Schienenkreuzung hinter dem Bahnhofe Schöneberg sind in vollem Gange. Auf Bahnhof Schöneberg ist eine Fußgängerüberführung fertiggestellt und in Benutzung genommen.
344 603	62	360 903	38	239 096	62	Im Berichtsjahre wurden die Überführungen der Gleise Berlin—Wetzlar über die Stadtbahn und Wetzlar—Berlin über die Werkstattstraße und die Erdarbeiten fertiggestellt. Die Oberbauarbeiten, die Verlegung des Bahnsteiges auf Bahnhof Grunewald und die Stellwerksanlagen befinden sich in der Ausführung.
80 527	51	84 781	48	265 218	52	Der Bau der Kesselschmiede ist im Gange.
104 109	70	104 109	70	77 890	30	Der Erweiterungsbau ist in der Ausführung begriffen. Die Mittel sind ausreichend.
31 902	81	31 902	81	368 097	19	Der Grunderwerb ist eingeleitet, die Bauarbeiten sind im Gange, ein Teil der Erdarbeiten ist fertiggestellt. Wegen der Erhöhung des bisher zu 1 150 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 1 800 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 22 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
—	—	—	—	50 000	—	Die Vorbereitungen sind noch im Gange.
121	29	121	29	199 878	71	Die Arbeiten sind in Angriff genommen.
—	—	—	—	150 000	—	Nach dem Stande der Vorbereitungen können die Bauarbeiten bald in Angriff genommen werden.
46 281	98	46 281	98	53 718	02	Mit der Erweiterung ist begonnen, sämtliche Umfassungswände sind bereits fertiggestellt.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Berlin)						
392	Erweiterung des Rangierbahnhofes Tempelhof .. *) Ausschließlich 255 638 ℳ, die für Grund und Boden aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds entnommen sind.	4 449 000 *)	1907	500 000	—	—	—
393	Erweiterung des Versandgüterschuppens und Herstellung eines besonderen Eilgutschuppens auf dem Anhalter Güterbahnhof in Berlin	1 130 000	1907	500 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau.						
394	Erweiterung des Bahnhofes Brieg .... **) Ausschließlich a) 300 000 ℳ, die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind, b) eines Pauschbeitrages von 128 400 ℳ aus dem Baufonds der Eisenbahn von Brieg nach Wansen.	3 053 000 **)	1896/97 bis 1907	900 000	—	357 510	28
395	Umbau des Oberschlesischen Bahnhofes und der anschließenden Stadtverbindungsbahn in Breslau ***) Ausschließlich 356 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	8 045 000 ***)	1898/99 bis 1907	7 000 000	—	5 674 335	77
396	Erweiterung des Bahnhofes Jauer .... †) Abzüglich 276 200 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Nebenbahn von Jauer nach Rohnstock gedeckt sind.	289 000 †)	1900 bis 1904	289 000	—	284 177	04
397	Erweiterung des Bahnhofes Schweidnitz-Oberstadt .... ††) Ausschließlich 3 530 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	550 000 ††)	1901 bis 1905	550 000	—	471 023	23
398	Erweiterung des Bahnhofes Hirschberg	2 000 000	1901 bis 1907	2 000 000	—	1 726 385	65

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	500 000	—	Der Grunderwerb ist eingeleitet; die Bauausführung wird vorbereitet.
—	—	—	—	500 000	—	Die Vorbereitungen sind beendet, so daß mit dem Erweiterungsbau nunmehr vorgegangen werden kann.
45 110	56	402 620	**) 84	497 379	16	Die Arbeiten zur Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlage im Rahmen des großen, nunmehr endgültig feststehenden Bauentwurfs wurden fortgesetzt. Wegen der Erhöhung des bisher zu 1 076 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 3 053 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 35 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
989 477	76	6 663 813	***) 53	336 186	47	Der Umbau des Hauptpersonenbahnhofes ist im allgemeinen beendet. Auch die Erweiterung des Güterbahnhofes ist zum größten Teile fertiggestellt; die östliche Hälfte ist bereits im Betriebe, die westliche Hälfte soll im kommenden Sommer in Benutzung genommen werden.
12	60	284 189	†) 64	4 810	36	Der Erweiterungsbau ist beendet, der Abschluß des Baufonds konnte jedoch wegen eines nachträglich anhängig gewordenen Enteignungsverfahrens noch nicht erfolgen. Die Mittel reichen aus.
24 586	50	495 609	††) 73	54 390	27	Die Erweiterung ist durchgeführt bis auf die Herstellung eines Beamtenwohnhauses und eines Aufenthaltsgebäudes, die sich in der Ausführung befinden. Einige Vervollständigungsarbeiten werden noch vorbereitet. Die Mittel sind ausreichend.
66 780	28	1 793 165	93	206 834	07	Die Bahnhofserweiterung ist in der Hauptsache durchgeführt, auch die Wegüberführung am Ostende des Bahnhofes wird in Kürze fertiggestellt werden. Von den noch erforderlichen Vervollständigungen ist vorerst der Bau zweier Familienhäuser und einer Badeanstalt in Angriff genommen. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Breslau)						
399	Erweiterung der Werkstattsgleise auf Bahnhof Lauban	350 000	1901	350 000	—	317 548	73
400	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Lauban—Lichtenau	440 000	1902 bis 1904	440 000	—	409 447	70
401	Neubau der Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Breslau (Freiburg)	680 000	1903 bis 1906	680 000	—	559 298	50
402	Erweiterung des Bahnhofes Görlitz *) Ausschließlich 200 000 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 9 415 000	1904 bis 1907	2 900 000	—	1 017 889	61
403	Herstellung von Bahndämmen an Stelle von Viadukten auf der Strecke Camenz—Königszelt bei Schweidnitz	438 000	1904, 1905 und 1907	300 000	—	94 906	38
404	Erweiterung der elektrischen Kraft- und Lichtanlage auf dem Freiburger Bahnhof in Breslau	170 000	1904 und 1905	170 000	—	150 147	46

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
15 899	22	333 447	95	16 552	05	Der aus dem Grunderwerb anhängig gewordene Rechtsstreit ist entschieden; der Baufonds wird deshalb nach Erledigung der noch ausstehenden unwesentlichen Restarbeiten geschlossen werden. Die Mittel sind ausreichend.
16 378	42	425 826	12	14 173	88	Das Gleis ist im Betriebe. Die Ausführung der durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke bedingten Gleiserweiterung auf Bahnhof Lauban nähert sich dem Ende, so daß der Abschluß des Baufonds demnächst eingeleitet werden kann. Die Mittel reichen aus.
55 813	16	615 111	66	64 888	34	Die gesamte Lokomotivschuppenanlage ist im Betriebe. An der inneren Ausstattung sowie der Herstellung der Bekohlungs- und Beleuchtungsanlagen wird noch gearbeitet. Die Mittel sind ausreichend.
833 225	34	1 851 114	*) 95	1 048 885	05	Die neuen Dresdener Hauptgleise zwischen Görlitz und Schlauroth sind in Betrieb genommen. Die Verlegung der Rauschwalder Straße ist so weit vorgeschritten, daß sie in nächster Zeit dem Verkehr übergeben werden kann. Die Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofes steht im Jahr 1908 zu erwarten. Die Arbeiten zur Erweiterung des Personenbahnhofes werden im nächsten Jahr aufgenommen werden, sobald der Rangierbahnhof fertig ist.
110 610	84	205 517	22	94 482	78	Die Arbeiten zum Ersatz des kleineren Viadukts sind beendet. Mit dem Bau am großen Viadukte wird demnächst begonnen werden, nachdem nunmehr das Enteignungsverfahren durchgeführt ist. Die Straßen- und Wegeunterführungen sind im Bau. Die Brücke über das Bögenwasser ist bereits fertig.
15 333	71	165 481	17	4 518	83	Der Bau ist fertig und die Abrechnung nahezu beendet. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Breslau)						
405	Herstellung eines Lokomotivschuppens mit Nebenanlagen auf Bahnhof Sommerfeld	260 000	1905 bis 1907	180 000	—	218	50
406	Erweiterung des Bahnhofes Strehlen	172 000	1905 bis 1907	172 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	37	48		
			Bleiben ..	171 962	52	90 632	71
407	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Neiße—Camenz (Schles.)—Glatz	2 921 000	1905 bis 1907	2 200 000	—	575 653	76
408	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Lauban	654 000	1905 bis 1907	550 000	—	91 509	35
409	Erweiterung des Bahnhofes Gnadenfrei........	168 000	1906	50 000	—	—	—
410	Erweiterung der Hauptwerkstätte Breslau (O.-S.)	210 000	1906 und 1907	210 000	—	—	—
411	Herstellung eines Lokomotivschuppens mit Nebenanlagen auf Bahnhof Liegnitz	667 000	1906 und 1907	300 000	—	41 359	14
412	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Breslau (Obertorbahnhof)	1 250 000	1906 und 1907	300 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
14 783	19	15 001	69	164 998	31	Mit dem Bau des Schuppens, dessen Lage von der späteren Einführung der Nebenbahn von Sommerfeld nach Krossen a. O. — vergl. lfde Nr 290 dieses Berichts — abhängig ist, soll nunmehr begonnen werden.
81 329	81	171 962	52	—	—	Der Bau ist beendet, so daß der Baufonds im Etatsjahre 1907 geschlossen werden konnte.
1 523 618	13	2 099 271	89	100 728	11	Das zweite Gleis auf der Teilstrecke Camenz—Glatz ist seit dem 1. Mai 1907 und auf der Teilstrecke Neiße—Ottmachau seit dem 1. Oktober 1907 im Betriebe. Die Inbetriebnahme der Reststrecke Ottmachau—Camenz steht bevor.
287 635	58	379 144	93	170 855	07	Der Hauptteil der baulichen Erweiterung ist fertig und in Benutzung genommen. An den übrigen Teilen wird noch gearbeitet. Die Gesamtanlage wird voraussichtlich am 1. April 1908 dem Betrieb übergeben werden.
—	—	—	—	50 000	—	Die Bauausführung ist in die Wege geleitet.
82 525	31	82 525	31	127 474	69	Das Werkstättengebäude und die Nebenanlagen sind im Rohbau vollendet, Fertigstellung der ganzen Anlage ist in kurzer Zeit zu erwarten. Die Mittel sind ausreichend.
64 544	58	105 903	72	194 096	28	Der Erweiterungsbau der Betriebswerkstätte ist nahezu beendet. Der Bau des Schuppens selbst ist mit Rücksicht auf eine in Frage stehende Erweiterung des Bahnhofes Liegnitz noch nicht in Angriff genommen worden.
112 513	60	112 513	60	187 486	40	Der Neubau der Schmiede ist fertig und in Betrieb genommen. Mit den Arbeiten zum Baue des Hauptgebäudes wurde begonnen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Breslau**)						
413	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Lichtenau—Nikolausdorf	440 000	1906 und 1907	400 000	—	8 347	35
414	Herstellung eines neuen ringförmigen Lokomotivschuppens mit Nebenanlagen auf Bahnhof Königszelt	212 000	1906 und 1907	150 000	—	9 646	71
415	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Ruhbank—Landeshut	272 000	1906 und 1907	250 000	—	10 836	83
416	Erweiterung des Bahnhofes Haynau .... *) Ausschließlich eines Pauschbetrags von 56 500 ℳ aus dem Baufonds der Bahn von Reisicht nach Goldberg i. Schl.	*) 1 000 000	1907	200 000	—	—	—
417	Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für Viadukte auf der Strecke Dittersbach—Glatz	570 000	1907	300 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Bromberg						
418	Herstellung eines neuen Bahnhofes bei Mocker .. **) Ausschließlich 190 000 ℳ, die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	**) 2 260 000	1905 bis 1907	1 100 000	—	—	—
419	Erweiterung des Bahnhofes Gnesen	160 000	1905 bis 1907	160 000	—	35 402	82
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Cassel						
420	Erweiterung des Bahnhofes Göttingen .... †) Ausschließlich 12 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	†) 1 600 000	1899 bis 1906	1 600 000	—	1 330 577	66

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
245 185	45	253 532	80	146 467	20	Das zweite Gleis ist seit dem 28. Juni 1907 im Betriebe. Der Ausbau der Anschlußbahnhöfe ist noch in der Ausführung begriffen.
53 013	79	62 660	50	87 339	50	Der neue Lokomotivschuppen ist unter Dach gebracht; an dem weiteren Ausbau wird gearbeitet. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich im nächsten Sommer stattfinden können.
174 941	70	185 778	53	64 221	47	Das zweite Gleis ist am 1. September 1907 in Betrieb genommen. Die Restarbeiten sind im Gange.
—	—	—	*) —	200 000	—	Mit der Bauausführung ist begonnen.
—	—	—	—	300 000	—	Die Verdingung der Überbauten ist erfolgt.
301 638	95	301 638	**) 95	798 361	05	Die Erdarbeiten sind ziemlich fertig; die beiden Straßenunterführungen und der Personentunnel sind nahezu vollendet, mehrere Hochbauten sind in Angriff genommen.
112 699	86	148 102	68	11 897	32	Der Erweiterungsbau ist auf dem Westende des Bahnhofes fertiggestellt; auf dem Ostende sind die Arbeiten noch im Gange. Die Mittel werden infolge notwendiger Mehraufwendungen für Erdarbeiten nicht ausreichen; die Feststellung des Mehrbedarfs ist noch nicht abgeschlossen.
43 369	37	1 373 947	†) 03	226 052	97	Die Bauausführung nahm nach Möglichkeit Fortgang. Sämtliche Arbeiten sind bis auf die Vervollständigung der Gleis- und Weichenanlagen im westlichen Bahnhofsteil in der Hauptsache fertig. Diese Vervollständigungsarbeiten befinden sich zum Teil noch in der Vorbereitung. Die Mittel werden voraussichtlich ausreichen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Bewilligt sind: Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cassel)						
421	Erweiterung des Bahnhofes Marburg	1 155 000	1902 bis 1907	1 050 000	—	707 727	02
422	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Altenbeken—Warburg	2 070 000	1903 bis 1907	2 050 000	—	1 730 032	76
423	Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Treysa ... *) Abzüglich 100 000 M, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Bahn von Treysa nach Hersfeld gedeckt sind.	*) 1 815 000	1904 bis 1907	1 200 000	—	227 391	50
424	Erweiterung des Lokomotivschuppens und der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlage auf Bahnhof Cassel (Bahndreieck) ...	430 800	1904 bis 1907	430 800	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	180	29		
			Bleiben..	430 619	71	374 280	01
425	Herstellung von Aufstellungsgleisen für leere Wagen auf Bahnhof Soest	375 000	1904 bis 1906	375 000	—	218 151	29
426	Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke Leinefelde—Treysa .... **) An diesen Kosten beteiligt sich das Reich mit einem Pauschbeitrage von 80 Prozent der Anschlagsumme, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt wird.	**) 1 550 000	1904 bis 1907	1 550 000	—	721 950	57

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
129 886	61	837 613	63	212 386	37	Die Arbeiten wurden auch im Berichtsjahr erheblich gefördert. Rückständig sind in der Hauptsache nur noch der Mittelbau und der südliche Flügel des neuen Empfangsgebäudes sowie die damit zusammenhängenden Gleis- und Hauptbahnsteiganlagen. Die Fertigstellung dieser Arbeiten steht im Etatsjahre 1908 zu erwarten.
157 231	08	1 887 263	84	162 736	16	Die Strecke Altenbeken—Warburg wird mit Ausnahme des im Umbaue befindlichen Abschnittes Buke—Neuenheerse seit längerer Zeit zweigleisig befahren. Die auf dem letzteren Abschnitte zur Verbesserung der Neigungsverhältnisse auszuführenden Arbeiten, die während der Sperrung des Altenbekener Tunnels ruhen mußten, sind nunmehr so gefördert, daß auch dieser Abschnitt im kommenden Frühjahr fertiggestellt sein wird.
706 260	77	933 652	*) 27	266 347	73	Die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen nahm wesentlichen Fortgang; insbesondere wurde der für die Einführung der Strecke von Hersfeld erforderliche Haltepunkt fertiggestellt und dem Betrieb übergeben. Die übrigen Arbeiten sind soweit gediehen, daß es möglich sein wird, im kommenden Frühjahre den gesamten Personenverkehr und im nächsten Sommer den übrigen Verkehr von dem alten nach dem neuen Bahnhofe zu verlegen.
56 339	70	430 619	71	—	—	Die Bauarbeiten sind ausgeführt; der Baufonds ist nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
141 417	91	359 569	20	15 430	80	Nach dem Stande der Restarbeiten ist deren Fertigstellung bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
818 227	25	1 540 177	82	9 822	18	Die Strecke Malsfeld—Oberbeisheim wird seit dem 5. April 1906, die Strecke Schwebda—Geismar seit dem 26. Februar 1907

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cassel)						
(426)							
427	Herstellung von Stellwerks- und Sicherungsanlagen auf Bahnhof Northeim	102 000	1904	102 000	—	68 365	48
428	Erweiterung der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlage auf Bahnhof Nordhausen	121 000	1905	100 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	20 372	37		
			Bleiben..	79 627	63	69 781	58
429	Erweiterung der Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Holzminden	246 000	1905 bis 1907	246 000	—	78 202	85
430	Herstellung einer Lokomotivwerkstätte in Cassel (Rangierbahnhof) *) Ausschließlich 48 000 M Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Eisenbahn von Treysa nach Hersfeld.	*) 4 127 000	1905 bis 1907	1 450 000	—	214 569	62
431	Erweiterung der Anlagen für den Personenverkehr auf Bahnhof Paderborn (Hauptbahnhof)	325 000	1905 bis 1907	250 000	—	26 118	94

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						und die Strecke Küllstedt—Geismar seit dem 4. April 1907 zweigleisig betrieben. Die zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Strecke Leinefelde—Treysa noch erforderlichen Arbeiten nähern sich dem Ende. Die Mittel werden ausreichen.
18 512	32	86 877	80	15 122	20	Die Herstellung der Stellwerksanlagen ist nahezu beendet. Die Mittel reichen aus.
9 846	05	79 627	63	—	—	Die Erweiterung ist ausgeführt. Bei der Veranschlagung der Kosten auf 121 000 ℳ war beabsichtigt, eine eigene Stromerzeugungsanlage herzustellen. Da es sich ermöglichen ließ, die Lieferung der elektrischen Arbeit einem Privatwerke zu mäßigen Preisen zu übertragen, wurde von der Herstellung einer eigenen Anlage abgesehen. Die Kosten der von der Eisenbahnverwaltung hergestellten Zuleitungsanlagen haben sich auf 79 627 ℳ 63 ₰ belaufen, so daß an der bisher bereitgestellten Rate von 100 000 ℳ 20 372 ℳ 37 ₰ und von der Gesamtbewilligung von 121 000 ℳ 41 372 ℳ 37 ₰ erspart sind. Der Baufonds ist im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
134 579	60	212 782	45	33 217	55	Die erweiterten Anlagen sind in Benutzung genommen. Die noch rückständigen Arbeiten werden voraussichtlich zu Beginn des Etatsjahres 1908 fertiggestellt werden. Die Mittel werden ausreichen.
887 788	38	1 102 358	—*)	347 642	—	Die Arbeiten sind im Berichtsjahre derart gefördert worden, daß die Inbetriebnahme der neuen Werkstätte im nächsten Sommer zu erwarten steht. Wegen der Erhöhung des bisher zu 2995000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 4127000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 59 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahr 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich werden.
217 159	79	243 278	73	6 721	27	Auch diese Arbeiten wurden im Berichtsjahre wesentlich gefördert. Rückständig ist in der Hauptsache nur noch der

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cassel)						
(431)							
432	Erweiterung des Bahnhofes Salzderhelden	430 000	1905 bis 1907	300 000	—	29 182	61
433	Erweiterung des Bahnhofes Kreiensen (Westseite)	520 000	1906 und 1907	200 000	—	34 208	73
434	Herstellung einer schienenfreien Überführung der Landstraße Kreiensen—Billerbeck auf Bahnhof Kreiensen	176 000	1907	50 000	—	—	—
435	Erweiterung der Nebenwerkstätte Eschwege	430 000	1907	100 000	—	—	—
436	Herstellung eines Lokomotivschuppens auf dem Güterbahnhofe Göttingen	630 000	1907	100 000	—	—	—
437	Erweiterung des Bahnhofes Neustadt (M. W. B.)	395 000	1907	50 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Cöln						
438	Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Uerdingen	2 250 000	1890/91 bis 1895/96 und 1904	2 250 000	—	1 851 494	81

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
						innere Ausbau des Empfangsgebäudes und der Wartesäle, der im nächsten Sommer beendet sein wird. Infolge der im Laufe der Bauausführung eingetretenen erheblichen Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise wird es notwendig, das Baukapital von 280000 ℳ auf 325000 ℳ zu erhöhen — vergl. Tit. 55 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908. Durch die Beschleunigung der Bauarbeiten wird ferner im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate erforderlich.
74 331	60	103 514	21	196 485	79	Die Erweiterung ist in vollem Gang und soweit gediehen, daß sie im Herbst 1908 bis auf einige Restarbeiten fertiggestellt sein wird.
130 186	33	164 395	06	35 604	94	Die Arbeiten sind kräftig gefördert worden. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich werden.
185	75	185	75	49 814	25	Die Herstellung der Überführung hat der Kreiskommunal-Verband des Kreises Gandersheim gegen eine einmalige Entschädigung vertraglich übernommen. Die Entschädigung ist noch im laufenden Etatsjahre zu zahlen, weshalb ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate notwendig wird.
4 464	50	4 464	50	95 535	50	Die Arbeiten werden derart beschleunigt, daß die Fertigstellung des Erweiterungsbaues im nächsten Herbst zu erwarten steht. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
2 093	64	2 093	64	97 906	36	Zum Grunderwerb mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Mit den Arbeiten ist begonnen.
4 094	09	4 094	09	45 905	91	Wie vor.
—	—	1 851 494	81	398 505	19	Die wesentlichsten Teile des Baues sind vollendet und in Betrieb genommen. Die noch rückständigen Arbeiten, die mit dem viergleisigen Ausbaue der Strecke Uerdingen—Crefeld-Linn zusammenhängen, werden nach Möglichkeit gefördert und nunmehr bald fertiggestellt sein. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cöln)						
439	Umgestaltung der Bahnanlagen in Coblenz ..... *) Ausschließlich 25 897 ℳ 60 ₰, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Coblenz zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 5 410 000	1895/96 bis 1905	5 410 000	—	5 410 000	—
440	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Crefeld ... **) Ausschließlich 69 520 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 7 500 000	1897/98 bis 1907	7 200 000	—	5 907 328	97
441	Anlage von Straßen und Erwerb von Grund und Boden behufs besserer Verwertung der durch die Umgestaltung der Bahnanlagen in Cöln freigewordenen Grundstücke	1 000 000	1897/98 bis 1899	800 000	—	601 063	54
442	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Aachen .... †) Ausschließlich der aus früheren Fonds bestrittenen Aufwendungen für einen Teil des Grunderwerbs und der Kosten für den von der Stadt Aachen zu überweisenden Grund und Boden.	†) 10 785 000	1897/98 bis 1907	5 500 000	—	3 751 826	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	5 410 000	*) —	—	—	Der Bau ist abgeschlossen, es schwebt indes noch eine Streitsache. Bis Ende September 1907 sind die auf 5410000 ℳ veranschlagten Gesamtkosten um 4027 ℳ 79 ₰ überschritten worden, wovon 3762 ℳ 39 ₰ in den Etatsjahren 1904 und 1905 als Etatsüberschreitung und 265 ℳ 40 ₰ im Etatsjahre 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen wurden — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre. Die etwaigen Mehrkosten aus der noch schwebenden Streitsache werden ebenfalls als sonstige außeretatsmäßige Ausgaben verrechnet werden. Diesen Mehraufwendungen steht infolge der Rückgabe eines aus dem Baufonds erworbenen Grundstücks eine im Etatsjahre 1906 aufgekommene Einnahme von 13017 ℳ 50 ₰ gegenüber.
1 136 446	34	7 043 775	**) 31	156 224	69	Die Güterzuglinie Linn—Crefeld ist am 1. Oktober 1901, der neue Rangier- und Ortsgüterbahnhof am 1. Oktober 1902, die hochgelegte Rheydter Linie am 13. Dezember 1906, die hochgelegte Clever Linie im Juni 1907 und der neue Personenbahnhof im Dezember 1907 dem Betrieb übergeben worden. Die zum Abschluß des Umbaues noch erforderlichen Arbeiten werden voraussichtlich im Jahre 1909 beendet werden. Der Grunderwerb ist bis auf einen Prozeß erledigt.
1 651	41	602 714	95	197 285	05	Die Herstellung der Straßenanlagen, die zum größeren Teil beendet ist, erfolgt durch die Stadt Cöln und wird nach Bedarf fortgesetzt.
688 165	89	4 439 991	†) 89	1 060 008	11	Der Grunderwerb ist zum Teil noch im Gange. Die Bauarbeiten sind gefördert worden. Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof Aachen wurde am 21. Dezember 1905 und der neue Zoll- und Eilgutschuppen nebst Lade- und Zufuhrstraße am 13. August 1907 in Benutzung genommen. Infolge der Verkehrszunahme muß der Bahnhof Aachen (Süsterfeld) größer ausgebaut werden, als es ursprünglich angenommen war. Aus diesem Grunde bedarf das bisher zu 7 400 000 ℳ veranschlagte Baukapital der Erhöhung auf 10 785 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 73 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cöln)						
443	Erweiterung des Bahnhofes Mehlem	205 000	1897/98	205 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	160	50		
			Bleiben	204 839	50	201 927	02
444	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Neuß	*) 11 000 000					
	Durch das Gesetz vom 20. Juni 1891 — III 13 — sind für Grunderwerb und Baueinleitung bewilligt	1 000 000					
	Bleiben für das Etats-Extraordinarium	10 000 000	1898/99 bis 1907	8 650 000	—	6 347 608	59
	*) Ausschließlich 14 600 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Neuß zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.						
445	Erweiterung des Güterbahnhofes Coblenz (Rh.)	628 000	1898/99 bis 1901	628 000	—	565 826	60
446	Erweiterung des Bahnhofes Eschweiler (Rh.)	**) 589 000	1898/99 bis 1900 und 1904	589 000	—	480 050	26
	**) Ausschließlich 5 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil ein Beteiligter zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.						
447	Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Cöln (Hauptbahnhof)—Kalscheuren	***) 1 830 000	1898/99 bis 1900	1 830 000	—	1 712 041	60
	***) An diesen Kosten ist das Reich mit einem Pauschbeitrage von 80 Prozent der Anschlagsumme beteiligt, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.						

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
2 912	48	204 839	50	—	—	Der Baufonds ist nach Beendigung der Kostenabrechnung im Etatsjahr 1907 geschlossen worden.
764 395	43	7 112 004	†) 02	1 537 995	98	Der Grunderwerb ist in der Hauptsache erledigt. Es wurden in Betrieb genommen: die Neueinführung der Linie Viersen—Neuß in den Bahnhof am 4. März 1901, die der Linie Düsseldorf—Neuß am 17. Oktober 1904, das Verbindungsgleis auf Bahnhof Neuß zwischen den Bahnstrecken Cöln—Cleve und Aachen—Neuß am 1. Mai 1905, die verlegten Güterzuggleise auf der Westseite des Empfangsgebäudes anfangs März 1906 und die Gleisanlagen des Viehbahnhofes Ende Juli 1907. Der Güterschuppen sowie das Abfertigungsgebäude befinden sich seit Februar 1904 in Benutzung. Die Hauptgleise auf der Strecke nach Crefeld sind hochgelegt. Die übrigen Bauausführungen, darunter der Umbau des Empfangsgebäudes, nahmen Fortgang. †) Einschließlich der zu Lasten des Gesetzes vom 20. Juni 1891 verrechneten 1 000 000 ℳ betragen die Gesamtausgaben bis Ende September 1907 8 112 004 ℳ 02 ₰.*)
23 433	22	589 259	82	38 740	18	Nachdem der Bau einer Wegüberführung in km 87,4 unterhalb des Bahnhofes Coblenz (Rh.) inzwischen beendet wurde, ist nur noch der Bau eines Wasserturmes rückständig, über dessen Standort noch Erhebungen schweben. Die Mittel werden ausreichen.
108 949	74	589 000	—	—	—	Die Bauarbeiten sind nahezu beendet. Die Ausgaben haben sich bis Ende September 1907 auf 593 795 ℳ 64 ₰**) gestellt. Darunter befinden sich Grundentschädigungen, die behufs Vollziehung der Enteignung zu hinterlegen waren und deren Ermäßigung im Prozeßwege beantragt ist. Von dem Ausgange dieser Prozesse wird es abhängen, ob die Baumittel schließlich ausreichen werden.
85 380	44	1 797 422	04	32 577	96	Der viergleisige Betrieb wurde am 1. Oktober 1900 aufgenommen. Die Regelung des Grunderwerbs ist inzwischen

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
(447)	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Cöln**)						
448	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Kalscheuren—Euskirchen .... *) An diesen Kosten ist das Reich mit einem Pauschbeitrage von 60 Prozent der Anschlagsumme beteiligt, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 1 420 000	1898/99 bis 1900	1 420 000	—	1 409 017	76
449	Erweiterung des Bahnhofes Rheydt, einschließlich der Herstellung von Verbindungen mit den Linien nach Odenkirchen und Viersen, und Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Neersen—Rheydt unter ihrer Verlegung bei M.-Gladbach .... **) Ausschließlich 40 100 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Rheydt zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt hat, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 7 799 000	1899 bis 1907	6 500 000	—	4 552 906	75
450	Anlage eines neuen Rangierbahnhofes am Eifeltore im Süden von Cöln .... †) Ausschließlich der auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommenen Kosten von 2 200 000 M	†) 4 380 000	1900 bis 1907	4 350 000	—	3 735 489	48
451	Erweiterung des Bahnhofes Stolberg (Rh.).....	532 000	1901 bis 1905	532 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	405	73		
			Bleiben . .	531 594	27	530 359	08
452	Erweiterung des Bahnhofes M.-Gladbach (B.-M.)	6 000 000	1901 bis 1907	3 700 000	—	1 950 146	11

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
						erfolgt. Die Erledigung der Restarbeiten, wobei es sich in der Hauptsache um eine Vervollständigung der Gleisanlagen des Bahnhofes Kalscheuren handelt, steht in kurzem zu erwarten. Der Baufonds ist ausreichend.
—	—	1 409 017	76	10 982	24	Das zweite Gleis ist im Betriebe. Sämtliche Arbeiten sind nahezu fertiggestellt, so daß der Abschluß des Baufonds bevorsteht. Die Mittel werden ausreichen.
1 013 284	84	5 566 191	**) 59	933 808	41	Der Grunderwerb ist noch nicht abgeschlossen. Der verschwenkte Teil der Linie Rheydt—Dalheim wurde am 1. Mai 1902, der Rangierbahnhof und die neue Verbindung Odenkirchen—Rheydt Rangierbahnhof am 1. Oktober 1905 in Betrieb genommen. Auf der Strecke Dülken—Neersen-Neuwerk ist das zweite Gleis verlegt. Die Inbetriebnahme der neuen Verbindung Odenkirchen—Rheydt Personenbahnhof erfolgt in kurzem. Das Vorgebäude auf dem Personenbahnhofe Rheydt ist fertig und in Benutzung genommen. Der Umbau des Empfangsgebäudes ist nahezu beendet. Die übrigen Ausführungen nehmen ebenfalls Fortgang.
395 126	69	4 130 616	†) 17	219 383	83	Der neue Rangierbahnhof ist im Betriebe. Die Bauarbeiten werden in kurzem beendet werden; auch der Grunderwerb ist nahezu abgeschlossen.
1 235	19	531 594	27	—	—	Der Baufonds ist nach Beendigung der Kostenabrechnung im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
448 592	97	2 398 739	08	1 301 260	92	Der neue Ortsgüterbahnhof ist bereits seit dem Jahre 1905 und der Hilfspersonenbahnhof seit Anfang 1907 im Betriebe. Von den zu bewegenden 780 000 cbm Bodenmassen sind bis jetzt 335 000 cbm eingebaut. Die Wegeunterführungen sind teils fertiggestellt, teils im Bau begriffen. Auch die anderen Arbeiten schreiten fort. Das neue Empfangsgebäude wird in einigen Monaten vollendet sein.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Betrag ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cöln)						
453	Umgestaltung der Bahnanlagen in Mülheim am Rhein ... *) Ausschließlich von: a) 1 943 000 ℳ, die zum Grunderwerb aus dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds entnommen wurden, b) 165 060 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	*) 9 000 000	1901 bis 1907	5 000 000	—	2 005 450	90
454	Erweiterung des Bahnhofes Nieder-Dollendorf	518 000	1902 bis 1904	518 000	—	490 909	08
455	Erweiterung des Rangierbahnhofes Hohenbudberg [früher Aufstellungsbahnhof Uerdingen (Vorbahnhof)] ...	1 380 000	1902 bis 1907	1 380 000	—	1 132 843	57
456	Erweiterung des Güterbahnhofes Bonn ... **) Ausschließlich von: a) 205 195 ℳ, die für Grunderwerb aus dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds bereitgestellt sind, b) 77 670 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 1 556 000	1902 bis 1906	1 556 000	—	1 416 445	59
457	Erweiterung des Lokomotivschuppens für Personenzug-Lokomotiven auf dem Betriebsbahnhofe Cöln	140 000	1903 und 1904	140 000	—	107 939	—
458	Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Kalk Nord †) Ausschließlich des für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommenen Betrages von rd 2 742 000 ℳ	†) 15 200 000	1903 bis 1907	7 200 000	—	2 109 835	25

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
1 468 396	49	3 473 847	*) 39	1 526 152	61	Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt. Zur Herstellung des Bahnkörpers wurden bisher rd 1 480 000 cbm Bodenmassen eingebaut. Mehrere Wegeunterführungen sind nahezu vollendet. Auch die Gleisarbeiten schreiten fort. Die Arbeiten für das neue Empfangsgebäude sind ausgeschrieben.
26 575	02	517 484	10	515	90	Die Erweiterung ist beendet. Die Schließung des Baufonds wird vorbereitet. Die Mittel sind ausreichend.
172 351	81	1 305 195	38	74 804	62	Die neuen Anlagen sind im wesentlichen fertig. Die noch rückständigen Arbeiten sind teils im Gange, teils in der Vorbereitung. Der Grunderwerb ist nahezu geregelt. Die Mittel werden ausreichen.
95 913	03	1 512 358	**) 62	43 641	38	Der Bau ist in der Hauptsache durchgeführt. Die Restarbeiten werden im Etatsjahre 1907 beendet werden. Die Mittel reichen aus.
13 604	52	121 543	52	18 456	48	Die Erweiterung ist beendet bis auf einige Vervollständigungen, worüber noch Erhebungen schweben. Die Mittel sind ausreichend.
1 327 207	29	3 437 042	†) 54	3 762 957	46	Der Grunderwerb ist fortgeführt, auch der Bau nimmt planmäßigen Fortgang. Es sind bereits 1 511 000 cbm Bodenmassen eingebaut. In der Ausführung befinden sich namentlich Wegeunterführungen, Gleisarbeiten und Hochbauten. Das Abfertigungsgebäude und der Güterschuppen sind vollendet und in Benutzung genommen. Aus wirtschaftlichen Gründen empfiehlt es sich, die rechtsrheinische Umladestelle für den Stückgutverkehr vom Bahnhof Deutz B. M. nach dem Bahnhofe Kalk Nord zu verlegen. Infolgedessen bedarf das bisher zu 8 800 000 ℳ angenommene Baukapital der Erhöhung auf 15 200 000 ℳ — vergl. die Erläuterungen zu Tit. 78 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Cöln**)						
459	Vermehrung der Durchgangsgleise auf dem Hauptbahnhofe Cöln	700 000	1904 und 1905	350 000	—	—	—
460	Erweiterung des Bahnhofes Rommerskirchen ...	200 000	1904 bis 1906	200 000	—	143 586	10
461	Erweiterung des Bahnhofes Kaldenkirchen ..... *) Ausschließlich 7 400 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil ein Beteiligter zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	1 200 000*)	1904 bis 1907	900 000	—	194 306	29
462	Erweiterung der Wagenwerkstätte Oppum	466 000	1904 bis 1907	466 000	—	394 814	46
463	Erweiterung des Bahnhofes Mehlem	166 000	1905 bis 1907	166 000	—	33 448	83
464	Herstellung von Geschäftsgebäuden für die Eisenbahndirektion und die Eisenbahninspektionen, sowie Erbauung von Dienstwohngebäuden zu Cöln ...	3 300 000	1905 bis 1907	1 150 000	—	174 557	51
465	Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln ..	—	1905 bis 1907	900 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
5 239	28	5 239	28	344 760	72	An die Stelle des der nebenbezeichneten Bewilligung zugrunde liegenden Entwurfs tritt ein erweiterter Entwurf, wofür die Kosten bei dem Baufonds „Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln" eingestellt sind — vergl. die Erläuterungen bei Tit. 81 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
39 020	35	182 606	45	17 393	55	Die Erweiterung ist in der Hauptsache durchgeführt. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß. Der Baufonds ist ausreichend.
564 170	71	758 477	*) —	141 523	—	Der Grunderwerb ist noch im Gange. Die Erdarbeiten sind ganz und die Oberbauarbeiten nahezu fertiggestellt. Der Erweiterungsbau des Zollschuppens und der Umbau des Empfangsgebäudes sind beendet. Auch die sonstigen Arbeiten wurden kräftig gefördert.
39 096	13	433 910	59	32 089	41	Die Bauarbeiten sind nahezu durchgeführt. Die Mittel reichen aus.
119 093	18	152 542	01	13 457	99	Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt. Die Arbeiten sind bis auf die Kostenabrechnung beendet. Infolge notwendiger Entwurfsänderungen sind Mehrkosten in Höhe von etwa 15 000 ℳ zu erwarten. Diese Mehrausgaben werden, soweit sie noch im Etatsjahre 1907 entstehen sollten, als Etatsüberschreitung, soweit sie später erwachsen, bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet werden.
229 865	24	404 422	75	745 577	25	Das Geschäftsgebäude für die Inspektionen und das Dienstwohngebäude auf dem Baublock zwischen Kostgasse und Trankgasse sind bis einschließlich des ersten Stockwerks hochgeführt. Die übrigen Hochbauten befinden sich noch in der Vorbereitung.
—	—	—	—	900 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 222 dieses Berichts.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		ℳ		ℳ	₰	ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Cöln)						
466	Erweiterung der Wagenwerkstätte Nippes	488 000	1906 und 1907	488 000	—	—	—
467	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Geldern—Kevelaer	314 000	1906 und 1907	314 000	—	—	—
468	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Oppum	560 000	1906 und 1907	474 000	—	10 928	55
469	Beseitigung der Schienenübergänge in km 70,3 und 71,4 der Strecke Cöln—Coblenz unterhalb des Bahnhofes Andernach.....................	163 000	1906 und 1907	163 000	—	1 978	51
470	Herstellung einer Wegunterführung in km 90,0 der Strecke Cöln—Niederlahnstein am Bahnhofe Beuel	280 000	1906 und 1907	280 000	—	—	—
471	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Montjoie—Sourbrodt	1 610 000	1906 und 1907	850 000	—	546	65
472	Erweiterungen auf Bahnhof Neuwied	*) 925 000	1907	100 000	—	—	—

*) Ausschließlich 23 743 ℳ, die für dringlichen Grunderwerb aus dem extraordinären Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben entnommen wurden.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
164 799	55	164 799	55	323 200	45	Die Arbeiten sind zum größeren Teile beendet, so daß ihr Abschluß alsbald zu erwarten ist. Die Mittel reichen aus.
228 803	09	228 803	09	85 196	91	Das zweite Gleis ist am 26. April 1907 in Betrieb genommen worden. Auch die Restarbeiten sind nahezu abgeschlossen. Die Mittel sind ausreichend.
199 239	60	210 168	15	263 831	85	Die Kesselschmiede, die Siederohrreinigungswerkstätte, die Erweiterung des Kesselhauses für die Überhitzeranlage sowie die Oberbauarbeiten sind fertiggestellt. Das Maschinenhaus für die elektrische Kraftanlage ist in der Ausführung begriffen. Das bisher auf 474 000 ℳ veranschlagte Baukapital bedarf wegen Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise sowie infolge Ergänzungen des Erweiterungsentwurfs einer Erhöhung auf 560 000 ℳ — vergl. die Erläuterungen zu Tit. 70 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
9 663	53	11 642	04	151 357	96	Infolge Einigung mit den Grundeigentümern konnte das eingeleitete Enteignungsverfahren eingestellt werden. Die Anschüttungsarbeiten sind beendet. Mit den weiteren Ausführungen wird demnächst vorgegangen.
64 444	99	64 444	99	215 555	01	Der Grunderwerb ist, soweit das Enteignungsverfahren notwendig war, noch nicht abgeschlossen. Mit dem Bau der Unterführung wurde begonnen.
303 364	95	303 911	60	546 088	40	Der Grunderwerb und die Bauarbeiten sind im Gange. Infolge Beschleunigung des Baues wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später bereitzustellenden Raten erforderlich werden.
15 345	49	15 345	*) 49	84 654	51	Die Arbeiten sind in Angriff genommen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Cöln)**						
473	Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Brühl .... *) Ausschließlich 350 000 M, die bereits zu Grunderwerbungen aus extraordinären Dispositionsfonds bereitgestellt wurden.	1 770 000 *)	1907	200 000	—	—	—
474	Umbau des Bahnhofes Leutesdorf	315 000	1907	50 000	—	—	—
475	Erweiterung des Bahnhofes Rothe Erde	770 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Danzig						
476	Erweiterung des Bahnhofes Graudenz	1 130 000	1899 und 1901 bis 1905	1 130 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	11	12		
			Bleiben ..	1 129 988	88	1 122 502	8·
477	Ausbau der Nebenbahn Thorn—Marienburg zur Hauptbahn	2 400 000	1901 bis 1904	2 400 000	—	2 301 487	7·
478	Herstellung einer Verbindungsbahn von Danzig nach dem Holm	2 150 000	1901 bis 1907	1 860 000	—	1 460 177	9·
479	Erweiterung des Bahnhofes Laskowitz	373 000	1902 bis 1904	373 000	—	283 089	2·
480	Erweiterung des Bahnhofes Stolp .... **) Ausschließlich 100 000 M, die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	1 530 000 **)	1904 bis 1907	950 000	—	348 747	6·

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	200 000	—	Die Vorarbeiten für die Bauausführung sind im Gange.
—	—	—	—	50 000	—	Mit dem Umbau ist begonnen.
33	90	33	90	99 966	10	Der Grunderwerb ist im Gange.
7 486	04	1 129 988	88	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
18 981	41	2 320 469	13	79 530	87	Die Einführung des Vollbahnbetriebes ist am 1. Oktober 1902 erfolgt. Die Bauarbeiten sind bis auf einige Vervollständigungen beendet. Der Grunderwerb ist geregelt. Die Mittel reichen aus.
230 951	98	1 691 129	92	168 870	08	Die Verbindungsbahn befindet sich seit dem 15. Dezember 1905 im Betriebe. Die Restarbeiten nahmen auch im Berichtsjahre weiteren Fortgang.
88 140	36	371 229	65	1 770	35	Die Erweiterung ist beendet und der Grunderwerb geregelt; der Abschluß des Baufonds wird eingeleitet. Die Mittel reichen aus.
685 717	41	1 034 465	**) 08	— 84 465	08	Der Bau wurde im Berichtsjahre wesentlich gefördert. Die Arbeiten zur Hebung und Neuanschüttung der Bahnhofsanlagen, zur Herstellung einer Straßenunterführung und zur Verlegung des Oberbaues wurden zum größten Teile beendet. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 84 465 ℳ 08 ₰.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Danzig)						
481	Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Dirschau—Marienburg (Westpr.) .. *) An diesen Kosten ist das Reich mit einem Pauschbetrag von 90 Prozent der Anschlagsumme beteiligt. Derselbe wird bei Kap. 21 des Etats in Einnahme nachgewiesen.	*) 3 040 000	1904 bis 1907	3 040 000	—	1 895 150	53
482	Herstellung einer Straßenüberführung am Nordende des Hauptbahnhofes in Danzig .... **) Ausschließlich 59 300 M, die für Grund und Boden aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds entnommen sind.	**) 190 000	1905 bis 1907	190 000	—	25 243	18
483	Erweiterung des Bahnhofes Zoppot	822 000	1906 und 1907	250 000	—	—	—
484	Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Dirschau	900 000	1906 und 1907	500 000	—	100 000	—
485	Errichtung einer Fettgasanstalt auf Bahnhof Graudenz	102 000	1907	50 000	—	—	—
486	Erweiterung des Bahnhofes Kornatowo	245 000	1907	50 000	—	—	—
487	Erweiterung des Bahnhofes Pelplin	250 000	1907	50 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Elberfeld						
488	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Hilden—Ohligs	574 000	1899 und 1900	574 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	3	36		
			Bleiben ..	573 996	64	555 950	98

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
719 720	43	2 614 870	96	425 129	04	Die neuen Gleise wurden am 1. Oktober 1906 in Betrieb genommen. Die Restarbeiten nahmen inzwischen kräftigen Fortgang. Die Mittel werden ausreichen.
93 271	76	118 514	**) 94	71 485	06	Die Straßenüberführung ist bis auf geringfügige Restarbeiten fertiggestellt. Die Mittel reichen aus.
148 825	—	148 825	—	101 175	—	Die Bauarbeiten wurden in Angriff genommen. Die Straßenunterführung für die Seestraße und der Fußgängertunnel am Wasserturme sind im Mauerwerk nahezu vollendet. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich werden.
502 351	67	602 351	67	— 102 351	67	Die Verstärkung der eisernen Überbauten wird voraussichtlich noch im Etatsjahre 1907 fertiggestellt werden. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate erforderlich geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 102 351 M. 67 Pf.
—	—	—	—	50 000	—	Mit den Bauarbeiten wird in Kürze begonnen werden.
571	37	571	37	49 428	63	Der Grunderwerb ist im Gange, die Arbeiten sind vergeben.
4 245	61	4 245	61	45 754	39	Die Erweiterung ist in Angriff genommen. Der Grunderwerb ist geregelt.
18 045	66	573 996	64	—	—	Der Baufonds wurde nach Abrechnung der Kosten im Etatsjahre 1907 geschlossen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		ℳ		ℳ	₰	ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld**)						
489	Erweiterung des Bahnhofes Schwerte..........	4 395 000	1900 bis 1907	4 350 000	—	3 772 902	—
490	Beseitigung der Schienenübergänge der Heidter- und der Selhofstraße in Barmen................ *) Ausschließlich der auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommenen 45 000 ℳ	*) 376 000	1900 bis 1903	376 000	—	289 854	61
491	Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Opladen.... **) Ausschließlich von: a) 200 000 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen wurden, b) 32 500 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	**) 9 200 000	1900 bis 1907	8 200 000	—	5 981 116	80
492	Erweiterung des Bahnhofes Finnentrop........	375 000	1901 bis 1904	375 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	307	56		
			Bleiben..	374 692	44	367 558	01
493	Erweiterung des Bahnhofes Vohwinkel .... †) Ausschließlich 1 000 000 ℳ, die zum Grunderwerb aus dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds entnommen sind, und abzüglich 458 000 ℳ Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Verbindungsbahn Vohwinkel—Elberfeld-Barresbeck.	†) 9 925 000	1901 bis 1907	6 900 000	—	4 556 303	19
494	Erweiterung des Bahnhofes Neviges	580 000	1902 und 1903	350 000	—	92 281	24
495	Erweiterung des Bahnhofes Lennep............	940 000	1902 bis 1906	830 000	—	579 275	91

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
406 093	36	4 178 995	36	171 004	64	Der Erweiterungsbau ist nahezu durchgeführt. Die Beendigung der Arbeiten und der Kostenabrechnung ist in Jahresfrist zu erwarten.
69 825	58	359 670	*) 19	16 329	81	Die Anlagen sind fertiggestellt. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Entschädigungsprozeß. Die Mittel reichen aus.
1 826 401	77	7 807 518	**) 57	392 481	43	Die Lokomotivwerkstätte ist seit dem 1. Oktober 1903 und die Wagenwerkstätte seit dem 1. Juli 1907 im Betriebe. In der Ausführung begriffen sind in der Hauptsache die Badeanstalt die Wagenschnellreparaturwerkstätte und das zweite Holzlagerhaus.
7 134	43	374 692	44	—	—	Der Baufonds wurde nach Abrechnung der Kosten im Etatsjahre 1906 geschlossen.
1 668 958	57	6 225 261	†) 76	674 738	24	Der neue Ortsgüterbahnhof ist am 1. September 1906 und der Rangierbahnhof am 1. November 1907 in Betrieb genommen. Die Arbeiten am Empfangsgebäude und an den Bahnsteigtunnels werden so gefördert werden, daß der neue Personenbahnhof voraussichtlich im Herbst 1908 in Betrieb genommen werden kann. Der neue Lokomotivschuppen ist soweit fertig, daß die Aufbringung des eisernen Daches erfolgen kann. Wegen der Erhöhung des Baukapitals von 9 520 000 ℳ auf 9 925 000 ℳ vergl. Tit. 106 des Etats-Extraordinariums für 1908.
161 080	77	253 362	01	96 637	99	Die Bauausführung nahm Fortgang. Der neue Güterschuppen ist fertiggestellt und in Benutzung genommen. Das neue Empfangsgebäude und die Bahnsteigunterführung sind im Bau und werden im Frühjahr 1908 dem Verkehr übergeben werden können.
110 051	18	689 327	09	140 672	91	Die Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, die Einfriedigungen, Durchlässe und der neue Lokomotivschuppen sind fertiggestellt. Es erübrigt noch der Gleisumbau, für den die Vorbereitungen im Gange sind.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld)						
496	Erweiterung des Bahnhofes Holzwickede	270 000	1902 bis 1904	270 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	1 222	43		
			Bleiben ..	268 777	57	249 543	42
497	Erweiterung des Bahnhofes Geisweid	335 000	1903 bis 1907	335 000	—	273 883	81
498	Herstellung einer Verbindungsbahn von Rath nach Düsseldorf H. B. unter Umgehung des Bahnhofes Düsseldorf-Derendorf .... *) Ausschließlich 131 750 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	*) 1 500 000	1903 bis 1907	1 300 000	—	599 158	25
499	Erweiterung des Bahnhofes Beyenburg	290 000	1904 bis 1906	250 000	—	118 712	20
500	Herstellung des dritten und vierten Gleises zwischen den Bahnhöfen Barmen und Barmen-Rittershausen	760 000	1905 bis 1907	550 000	—	61 507	51
501	Herstellung eines Bahnhofspostgebäudes auf dem Hauptbahnhofe in Düsseldorf	510 000	1905 bis 1907	370 000	—	328	50
502	Herstellung eines Vorbahnhofes bei Barmen-Rittershausen .... **) Ausschließlich 145 000 M, die zum Erwerb von Grund und Boden auf Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 2 835 000	1905 bis 1907	1 900 000	—	1 018 233	43

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
19 234	15	268 777	57	—	—	Der Baufonds wurde nach Abrechnung der Kosten im Etatsjahre 1906 geschlossen.
47 998	02	321 881	83	13 118	17	Der Erweiterungsbau ist bis auf einige Restarbeiten, die in der Ausführung begriffen sind, beendet. Die Mittel sind ausreichend.
365 730	82	964 889	*) 07	335 110	93	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre so gefördert worden, daß die Fertigstellung der Verbindungsbahn zum Herbst 1908 in Aussicht genommen werden kann. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß.
95 349	57	214 061	77	35 938	23	Der Grunderwerb ist geregelt; die Erdarbeiten, die Wegunterführung, das Stellwerksgebäude und der Bahnsteigtunnel sind fertiggestellt. Die Erweiterung des Empfangsgebäudes ist im Rohbau fertig.
133 412	09	194 919	60	355 080	40	Der Grunderwerb ist erledigt. Die Erdarbeiten, die Böschungsmauer und die Wegunterführung werden bis zum Frühjahr 1908 fertiggestellt werden, so daß alsdann mit der Verlegung des Oberbaues begonnen werden kann.
82 365	91	82 694	41	287 305	59	Das Bahnpostgebäude wird in nächster Zeit in Benutzung genommen werden können. Die Gepäcktunnelanlage wird vorbereitet.
321 219	13	1 339 452	**) 56	560 547	44	Der Grunderwerb ist erledigt. Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnplanums sind in der Ausführung begriffen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld)						
503	Erweiterung des Bahnhofes Remscheid	2 620 000	1905 bis 1907	750 000	—	77 186	79
504	Erweiterung der Bahnanlagen bei Hagen i. Westf. *) Ausschließlich 2 020 000 M, die für Grunderwerb den Dispositionsfonds entnommen sind.	25 800 000 *)	1905 bis 1907	4 500 000	—	1 396 616	66
505	Beseitigung des Wegüberganges in Schienenhöhe bei km 58,9 der Strecke Hagen-Eckesey—Herdecke Nord	160 000	1906 und 1907	160 000	—	—	—
506	Beseitigung eines Wegüberganges in Schienenhöhe auf Bahnhof Holzwickede (km 164,5)	500 000	1906 und 1907	400 000	—	—	—
507	Herstellung von Überholungsgleisen auf Bahnhof Langenfeld	241 000	1906 und 1907	200 000	—	—	—
508	Verlegung der Aggertalbahn Siegburg—Bergneustadt zwischen Overath und Bergneustadt ..	2 500 000	1906 und 1907	900 000	—	438	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
6 335	56	83 522	35	666 477	65	Die Grunderwerbsverhandlungen sind noch nicht beendet. Der Wasserturm und die Anlage der Wasserzuleitung sind in Betrieb genommen. Zur Herstellung des Planums für den einen Güterschuppen werden Erdarbeiten und eine Stützmauer ausgeführt. Es ist die Ausführung eines erweiterten Entwurfs in Aussicht genommen, wodurch eine Erhöhung der Bausumme von 1 950 000 ℳ auf 2 620 000 ℳ erforderlich wird — vergl. die Erläuterungen zu Tit. 108 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
3 262 303	04	4 658 919	*) 70	— 158 919	70	Ein großer Teil der Grundstücke ist freihändig erworben, im übrigen schwebt noch das Enteignungsverfahren. Die Erdarbeiten sind im östlichen Teile des Güterbahnhofes in der Ausführung. Zwei Wegeunterführungen und vier Durchlässe sind fertig. Die Volmebrücken am Personenbahnhofe Hagen und beim Bahnhof Oberhagen sind in der Herstellung begriffen, ebenso der 2 200 m lange Tunnel. Der Güterschuppen ist nahezu fertig. Die Herstellung des Empfangsgebäudes ist vergeben. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig geworden; Ende September 1907 betrug er 158 919 ℳ 70 ₰.
67	—	67	—	159 933	—	Der Grunderwerb ist bis auf die Schlußvermessung durchgeführt. Infolge der Anlage der Wegerampen für die Überführung tritt bei zwei Hausgrundstücken eine wesentliche Erschwerung der Zugänglichkeit ein. Da hierfür im Anschlage keine Mittel vorgesehen waren, wurden die Eigentümer durch unentgeltliche Überweisung von angrenzendem bahneigenen Gelände schadlos gehalten. Mit der Bauausführung wird demnächst begonnen. Die Mittel werden ausreichen.
2 043	68	2 043	68	397 956	32	Die Grunderwerbsverhandlungen sind noch im Gange.
56 549	90	56 549	90	143 450	10	Der Grunderwerb ist erledigt. Mit der Bauausführung ist begonnen.
5 306	82	5 744	82	894 255	18	Die Grunderwerbsverhandlungen sind im Gange.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Betrag ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld**)						
509	Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Elberfeld-Döppersberg	210 000	1906 und 1907	180 000	—	—	—
510	Erweiterung des Bahnhofes Solingen . . . . *) Ausschließlich 231 236 ℳ 60 ₰, die für Grunderwerb dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds entnommen worden sind.	*) 1 999 000	1906 und 1907	450 000	—	—	—
511	Erweiterung des Bahnhofes Opladen	1 175 000	1907	100 000	—	—	—
512	Beseitigung der Wegeübergänge in km 188,4 und 188,7 der Strecke Holzwickede—Unna am Bahnhof Unna	756 000	1907	300 000	—	—	—
513	Erweiterung des Bahnhofes Lennep	1 250 000	1907	100 000	—	—	—
514	Erweiterung der Hauptwerkstätte Siegen . . . . **) Ausschließlich 70 200 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 100 000	1907	200 000	—	—	—
515	Herstellung einer Unterführung der Kaiserstraße am Bahnhof Wald (km 10,9 der Strecke Wald—Solingen)	280 000	1907	100 000	—	—	—
516	Herstellung einer Verbindungsbahn bei Bergisch-Gladbach und eines neuen Personenbahnhofes daselbst	866 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Erfurt						
517	Erweiterung des Bahnhofes Eisenach	4 939 000	1899 bis 1907	4 800 000	—	4 255 659	53

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	—	—	180 000	—	Die Bauausführung wird demnächst im Zusammenhang mit der Herstellung des 3. und 4. Gleises zwischen Vohwinkel und Barmen — vergl. lfde Nr 321 dieses Berichts — erfolgen.
134 860	40	134 860	*) 40	315 139	60	Ein großer Teil der Grundstücke ist freihändig erworben, im übrigen mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Die Bauausführung ist eingeleitet.
—	—	—	—	100 000	—	Die Grunderwerbsverhandlungen sind eingeleitet.
75 000	—	75 000	—	225 000	—	Mit dem Grunderwerb ist begonnen.
—	—	—	—	100 000	—	Die Grunderwerbsverhandlungen sind eingeleitet.
37 263	25	37 263	25	162 736	75	Die Erd- und Maurerarbeiten sind in der Ausführung begriffen.
81 015	—	81 015	—	18 985	—	Der Grunderwerb ist nahezu geregelt. Mit der Bauausführung ist begonnen.
—	—	—	—	100 000	—	Die Grunderwerbsverhandlungen sind eingeleitet.
331 186	—	4 586 845	53	213 154	47	Das neue Empfangsgebäude wurde am 12. April 1904 dem Verkehr übergeben. Nachdem im Januar 1905 die Bahnhofsgleise der Werrabahn auf dem neuen Damm in Betrieb genommen, ist inzwischen der gesamte Verkehr auf den neuen Bahnkörper verlegt worden. Die Straßen- und Brückenbauten sind fertiggestellt, ebenso die Oberbauarbeiten. Die zur Vollendung des Baues noch erforderlichen Arbeiten sind teils im Gange, teils befinden sie sich in der Vorbereitung.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt)						
518	Erweiterung des Bahnhofes Neudietendorf	900 000	1900 bis 1904	900 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	227	53		
			Bleiben..	899 772	47	881 273	46
519	Herstellung eines besonderen Güterbahnhofes bei Coburg	1 160 000	1900 bis 1905	1 160 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	249	85		
			Bleiben..	1 159 750	15	1 152 086	57
520	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Weida—Triptis	840 000	1901 bis 1904	840 000	—	827 269	58
521	Erweiterung des Bahnhofes Apolda	220 000	1901 und 1902	220 000	—	205 142	—
522	Erweiterung des Bahnhofes Wernshausen	664 000	1901 bis 1905	664 000	—	588 542	33
523	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Saalfeld—Probstzella	1 930 000	1902 bis 1907	1 850 000	—	1 633 378	40
524	Erweiterung der Nebenwerkstätte Jena	583 000	1902 bis 1906	583 000	—	367 109	29

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
18 499	01	899 772	47	—	—	Zu lfde Nr 518 und 519. Die Baufonds sind nach Vollendung der Bauten im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
7 663	58	1 159 750	15	—	—	
4 868	60	832 138	18	7 861	82	Das Gleis befindet sich im Betriebe; die Arbeiten sind beendet. Der Abschluß des Baufonds konnte jedoch wegen eines nachträglich anhängig gewordenen Enteignungsverfahrens noch nicht erfolgen. Die Mittel sind ausreichend.
2 200	—	207 342	—	12 658	—	Die Erweiterung ist bis auf einzelne Restarbeiten, die in Kürze beendet sein werden, fertiggestellt. Der Baufonds wird alsdann geschlossen werden können. Die Mittel werden ausreichen.
54 188	50	642 730	83	21 269	17	Auch diese Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt. Die Beendigung der Arbeiten und der Kostenabrechnung ist noch im laufenden Etatsjahre zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
42 877	53	1 676 255	93	173 744	07	Das zweite Gleis ist im Betriebe. Die noch rückständigen Arbeiten sind teils im Gange, teils in der Vorbereitung begriffen.
171 346	88	538 456	17	44 543	83	Die Erweiterungsanlagen für die Wagenabteilung sind fertiggestellt und bereits in Benutzung genommen. Auch die Erweiterung der Lokomotivabteilung ist nahezu vollendet. Der Baufonds wird voraussichtlich noch im Etatsjahre 1907 geschlossen werden können. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt**)						
525	Verlegung des Bahnhofes Sonneberg	2 740 000	1903 bis 1907	2 100 000	—	762 471	54
526	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Rudolstadt—Saalfeld	570 000	1903 bis 1905	570 000	—	569 928	77
527	Herstellung eines Rangierbahnhofes mit Freiladeanlagen in Zeitz	2 520 000	1903	200 000	—	—	—
528	Verbesserung der Steigungsverhältnisse und Herstellung eines Kreuzungsgleises auf der Strecke Themar—Lichtenfels	188 000	1904 bis 1906	188 000	—	144 567	50

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
1 081 351	53	1 843 823	07	256 176	93	Die Bauausführung wurde im Berichtsjahre so gefördert, daß der neue Bahnhof am 14. Oktober 1907 in Betrieb genommen werden konnte. Die noch erforderlichen Arbeiten sind im Gange. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahr 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
71	23	570 000	—	—	—	Das zweite Gleis befindet sich im Betriebe. Sämtliche Arbeiten sind fertiggestellt. Der Abschluß des Baufonds steht bevor. Unvorhergesehene Mehraufwendungen haben bisher zu einer Überschreitung der bewilligten Baumittel um 5 048 M. 18 Pf. geführt, die im Etatsjahre 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet worden sind — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das genannte Etatsjahr. Die noch zu erwartenden weiteren Mehrausgaben von rd 1200 M. kommen demnächst in gleicher Weise zur Verrechnung.
—	—	—	—	200 000	—	Die Bauvorbereitungen haben noch nicht zum Abschlusse gebracht werden können. Bei der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfes wurden Einwendungen erhoben. Ein neu aufgestellter Plan nimmt Rücksicht auf diese Einwendungen, er sieht ferner vor die für alle Beteiligten notwendige Beseitigung von Schienenübergängen, die Umgestaltung der dem Verkehr nicht mehr genügenden Anlagen des Personenbahnhofes und im übrigen eine weitere umfangreichere Ausbildung des Rangierbahnhofes. Wegen der durch die umfassendere Umgestaltung der Bahnanlagen notwendigen Erhöhung des bisher auf 2 520 000 M. veranschlagten Baukapitals auf 8 434 000 M. wird auf die Erläuterung zu Tit. 128 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
17 835	15	162 402	65	25 597	35	Das Kreuzungsgleis und die Stationsanlagen in Reurieth sind ausgeführt. Auch die Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Themar—Lichtenfels ist nahezu beendet. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt**)						
529	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Camburg—Porstendorf	570 000	1904 bis 1907	570 000	—	473 941	88
530	Erbauung eines Eisenbahndienstgebäudes in Erfurt	525 000	1904 bis 1907	450 000	—	8 420	—
531	Erweiterung der Hauptwerkstätte Gotha	400 000	1905 bis 1907	400 000	—	116 108	63
532	Erweiterung des Bahnhofes Straußfurt *) Ausschließlich 198 000 M, die als Pauschbetrag aus dem Baufonds der Nebenbahn Tennstedt—Straußfurt gedeckt sind.	*) 450 000	1905 bis 1907	400 000	—	134 242	80
533	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Camburg—Kösen (Abzweigung) **) Ausschließlich: a) 42 000 M, die als Pauschbetrag aus dem Baufonds des zweiten Gleises Camburg—Porstendorf gedeckt sind und b) 5000 M, die dem Ausgabesoll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	**) 1 863 000	1905 bis 1907	1 600 000	—	32 562	77
534	Erweiterung des Bahnhofes Apolda	170 000	1906 und 1907	170 000	—	—	—
535	Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Bischleben	194 000	1906 und 1907	194 000	—	—	—
536	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Jena (Saalbahnhof)—Rudolstadt	3 230 000	1906 und 1907	1 300 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
94 436	28	568 378	16	1 621	84	Das zweite Gleis ist seit dem 20. März 1906 auf der ganzen Strecke im Betriebe. Die Arbeiten sind beendet, so daß die Schließung des Baufonds in Kürze erfolgen kann. Die Mittel werden ausreichen.
191 911	43	200 331	43	249 668	57	Das Gebäude ist im Rohbau hergestellt. Die noch rückständigen Arbeiten werden im Etatsjahre 1908 beendet werden.
198 996	79	315 105	42	84 894	58	Das neue Gebäude der Wagenwerkstatt ist nahezu vollendet. Die maschinellen Anlagen sind beschafft. Die bewilligten Baumittel werden voraussichtlich nicht ausreichen. Die Feststellung des Mehrbedarfs ist im Gange.
22 779	20	157 022	*) —	242 978	—	Die Erd- und Maurerarbeiten sowie die Arbeiten zur Verlegung des Oberbaues nähern sich der Vollendung, die Hochbauten sind bereits fertig.
550 060	93	582 623	**) 70	1 017 376	30	Die gesamten Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre kräftig gefördert, so daß es möglich war, den zweigleisigen Betrieb auf einem Teile der Strecke zu eröffnen.
64 077	04	64 077	04	105 922	96	Die Bauausführung wurde in der Hauptsache beendet. Die Mittel reichen aus.
33 334	25	33 334	25	160 665	75	Wie vor.
406 702	57	406 702	57	893 297	43	Die Arbeiten auf der Teilstrecke Göschwitz—Rudolstadt wurden in Angriff genommen und so gefördert, daß die Inbetriebnahme des zweiten Gleises auf der Strecke Göschwitz—Kahla

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M.		M.	Pf	M.	Pf
(536)	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt)						
537	Ausbau der östlichen Lokomotivabteilung der Hauptwerkstätte in Erfurt	273 000	1906 und 1907	250 000	—	—	—
538	Erweiterung des Bahnhofes Salzungen *) Ausschließlich: a) 126 000 M., die für Grund und Boden aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds entnommen sind und b) 259 000 M., die als Pauschbeitrag aus dem Baufonds für den Ausbau der Nebenbahn Salzungen—Vacha gedeckt sind.	625 000*)	1906 und 1907	625 000	—	106 883	95
539	Herstellung einer unmittelbaren Einfahrt für die Güterzüge von Weimar nach den Ablaufgleisen des Güterbahnhofes Erfurt	450 000	1907	100 000	—	—	—
540	Erweiterung des Güterbahnhofes Eisenach	1 500 000	1907	100 000	—	—	—
541	Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Hönebach	138 000	1907	100 000	—	—	—
542	Beseitigung des Schienenüberganges der Buttelstedter Straße am Bahnhofe Weimar	400 000	1907	150 000	—	—	—
543	Erweiterung der Bahnanlagen in Gera	6 820 000	1907	450 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Essen a. R.						
544	Erweiterung des Bahnhofes Präsident	340 000	1894/95	340 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
						am 2. Dezember 1907 und auf der Strecke Kahla—Rudolstadt am 21. Dezember 1907 erfolgen konnte. Für die Teilstrecke Jena—Göschwitz sind die Vorbereitungen noch nicht abgeschlossen. Infolge von Mehrarbeiten auf Grund des Ergebnisses der landespolizeilichen Prüfung reicht das auf 3 230 000 M. veranschlagte Baukapital nicht aus; seine Verstärkung wird demnächst nachgesucht werden.
—	—	—	—	250 000	—	Nach dem Stande der Vorbereitungen wird mit den Arbeiten in Kürze begonnen werden können.
390 182	58	497 066	*) 53	127 933	47	Der Erweiterungsbau ist nahezu beendet. Die bewilligten Baumittel werden, hauptsächlich durch Mehraufwendungen bei den Erdarbeiten, die infolge des aufgeweichten, moorigen Geländes notwendig geworden sind, voraussichtlich um etwa 30 000 M. überschritten werden; die Mehrausgaben werden in der Rechnung als Etatsüberschreitung nachgewiesen werden.
2 642	76	2 642	76	97 357	24	Die Arbeiten sind in Angriff genommen.
—	—	—	—	100 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
—	—	—	—	100 000	—	Der Grunderwerb ist geregelt. Die Bauarbeiten wurden in Angriff genommen.
—	—	—	—	150 000	—	Die Ausführung wird vorbereitet.
—	—	—	—	450 000	—	Nach dem Stande der Vorbereitungen wird mit der Bauausführung auf der Teilstrecke von der Küchengartenallee bis Bahnhof Gera-Pforten in nächster Zeit begonnen werden können.
—	—	340 000	—	—	—	Der Baufonds wurde nach Erledigung des Grunderwerbs im Berichtsjahre geschlossen. Die Ausgabe hat sich insgesamt auf 390 660 M. 71 Pf. gestellt, so daß die bewilligten 340 000 M. überschritten wurden um 50 660 M. 71 Pf. Von dieser Überzahlung sind 50 039 M. 84 Pf. für die Etatsjahre 1899 bis 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen worden — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre. In gleicher Weise erfolgt der Nachweis des Restes in Höhe von 620 M. 87 Pf. für das Etatsjahr 1907.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.)						
545	Erweiterung des Bahnhofes Essen (Hauptbahnhof), früher Essen (B. M.)	6 080 000	1896/97 bis 1903	6 080 000	—	5 974 166	96
546	Herstellung einer Unterführung der Essen-Horster Landstraße am Bahnhof Altenessen, früher Altenessen (C. M.)	1 050 000	1896/97 bis 1903	1 050 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	20 423	33		
			Bleiben . .	1 029 576	67	1 019 863	71
547	Anlage einer Viehwagenwäsche auf Bahnhof Essen Nord, früher Essen (Rh.)	236 000	1896/97 und 1897/98	236 000	—	236 000	—
548	Erweiterung des Bahnhofes Dortmund (C. M. und B. M.)	*) 19 530 000	1897/98 bis 1907	10 750 000	—	7 654 773	91

*) Ausschließlich 26 000 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Dortmund einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
23 251	56	5 997 418	52	82 581	48	Der Erweiterungsbau ist beendet. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß. Die Mittel sind ausreichend.
9 712	96	1 029 576	67	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
—	—	236 000	—	—	—	Auch dieser Baufonds ist nach Erledigung des Grunderwerbs im Berichtsjahre geschlossen worden. Die Gesamtausgabe hat sich infolge Verteuerung des Grunderwerbs auf 261 505 ℳ 75 ₰ gestellt, so daß die bewilligten 236 000 ℳ überschritten wurden um 25 505 ℳ 75 ₰. Von dieser Überzahlung sind 12 408 ℳ 24 ₰ und 13 097 ℳ 51 ₰ für die Etatsjahre 1905 und 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen worden — vergl. die Übersichten von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für die genannten Etatsjahre.
1 980 602	43	9 635 376	*) 34	1 114 623	66	Die Erweiterung des Rangierbahnhofes ist fertiggestellt. Der dazu erforderliche Grunderwerb ist geregelt, es schwebt jedoch ein Prozeß. Der Grunderwerb für die Umgestaltung des Personenbahnhofes ist bis auf einige Nacherwerbungen und bis auf die Abrechnung geregelt. Bereits in Betrieb genommen sind der Güterschuppen nebst Abfertigungsgebäude und der Eilgutschuppen mit den zugehörigen Gleis- und Rampenanlagen, den Zufuhrstraßen usw. Die Futtermauern an der nördlichen Seite des Personenbahnhofes sind ebenfalls fertiggestellt. Mit den Arbeiten am Personen-, Post- und Gepäcktunnel sowie mit den Maurerarbeiten zur Herstellung der Wegeunterführungen wurde begonnen. Die Arbeiten zur Einführung des Personenzuggleises der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn in den neuen Hauptbahnhof sind soweit vorgeschritten, daß die betriebsfähige Fertigstellung zum Herbst 1908 zu erwarten steht. Wegen der notwendig gewordenen Erhöhung des bisher auf 14 980 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 19 530 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 142 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.)						
549	Erweiterung des Bahnhofes Gelsenkirchen ...... *) Ausschließlich 45 000 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 5 082 500	1898/99 bis 1907	4 900 000	—	4 404 112	13
550	Erweiterung des Bahnhofes Annen Nord	343 000	1899 bis 1901	343 000	—	341 715	92
551	Erweiterung des Bahnhofes Witten West .... **) Ausschließlich von: a) 200 000 M, die für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind, b) 30 400 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Witten zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt hat, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 3 800 000	1899 bis 1906	3 800 000	—	3 586 522	15
552	Erweiterung des Bahnhofes Essen West, früher Altendorf-Essen Süd	610 000	1900 bis 1906	550 000	—	32 191	91
553	Herstellung einer Straßenüberführung in km 73,2 der Strecke Duisburg—Hamm	230 000	1901 bis 1903	230 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	37 981	80		
			Bleiben ..	192 018	20	148 070	97
554	Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Recklinghausen	180 000	1901 bis 1903	180 000	—	177 465	42
555	Erweiterung des Bahnhofes Herbede	190 000	1901 bis 1903	190 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	3 842	70		
			Bleiben ..	186 157	30	186 157	30

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
63 469	31	4 467 581	*) 44	432 418	56	Der Erweiterungsbau ist bis auf den Ausbau des Lokomotivschuppens und der Betriebswerkstätte am Westende des Bahnhofes und bis auf die Herstellung weiterer Abstellgleise durchgeführt. Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt.
— 53	47	341 662	45	1 337	55	Die Kostenabrechnung ist soweit durchgeführt, daß die Schließung des Baufonds bevorsteht. Die Mittel reichen aus.
51 454	02	3 637 976	**) 17	162 023	83	Die Bauarbeiten sind beendet, jedoch steht die Kostenabrechnung noch aus. Der Grunderwerb ist bis auf einen Entschädigungsprozeß geregelt. Die Mittel sind ausreichend.
130 563	21	162 755	12	387 244	88	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre kräftig gefördert worden, so daß die Fertigstellung der gesamten Anlagen im Herbst 1908 zu erwarten steht. Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt.
43 947	23	192 018	20	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
448	60	177 914	02	2 085	98	Die Anlagen sind fertiggestellt und ihre Kosten abgerechnet. Der Grunderwerb ist noch nicht vollständig geregelt. Die Mittel reichen aus.
—	—	186 157	30	—		Der Bau ist beendet. Der Baufonds wurde im Etatsjahre 1906 geschlossen. Rückständig blieb ein Grunderwerbsprozeß, der inzwischen auch erledigt ist. Die nachträgliche Ausgabe von 305 M. 24 Pf ist für das Etatsjahr 1907 bei dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben verrechnet worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.)						
556	Erweiterung der Gleise und Herstellung einer Wegüberführung auf Bahnhof Berge-Borbeck	330 000	1901 bis 1904	330 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	12 639	93		
			Bleiben ..	317 360	07	290 625	98
557	Erweiterung des Bahnhofes Broich	610 000	1902 bis 1905	610 000	—	570 410	38
558	Herstellung eines neuen Hafenbahnhofes südlich von Meiderich .... *) Ausschließlich 5 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 7 700 000	1902 bis 1907	5 400 000	—	2 281 376	87
559	Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Courl	349 000	1903 bis 1905	349 000	—	234 747	27
560	Herstellung einer Wegüberführung in km 121,6 der Strecke Mülheim-Eppinghofen—Altendorf-Essen Süd und km 25,6 der Strecke Mülheim-Eppinghofen—Heißen	118 000	1903 und 1904	118 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	3 275	99		
			Bleiben ..	114 724	01	110 894	11
561	Herstellung einer Verbindungsbahn von Essen H. B. nach der Strecke Essen Nord—Kray Nord .. **) Ausschließlich 3 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	**) 530 000	1903 bis 1906	530 000	—	482 152	32

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
26 734	09	317 360	07	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
13 225	87	583 636	25	26 363	75	Der Erweiterungsbau ist fertiggestellt und die Kostenabrechnung im Gange. Es schweben noch zwei Grunderwerbsprozesse. Die Mittel reichen aus.
1 386 515	05	3 667 891	*) 92	1 732 108	08	Die Erdarbeiten, die durch die Hafenbauverwaltung ausgeführt werden, sind nahezu beendet. Die Wegeunterführungen sind bis auf kleinere Restarbeiten hergestellt. Ebenso ist der Unterbau der Kanalbrücke und ein Teil der Eisenkonstruktion fertiggestellt. In Betrieb genommen sind die östlichen Einfahrgleise nebst einer Anzahl Rangier- und Sammelgleise und die Verbindungskurve Hafenbahnhof Ruhrort—Hafenbahnhof Meiderich. Die Hochbauten wurden im Berichtsjahre kräftig gefördert.
99 567	93	334 315	20	14 684	80	Zu lfde Nr 559 und 561. Die Bauarbeiten sind fertiggestellt. Nach dem Stande der Kostenabrechnung ist die Schließung der Baufonds in nächster Zeit zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
3 829	90	114 724	01	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
23 032	75	505 185	**) 07	24 814	93	Vergl. lfde Nr 559.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.)						
562	Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Bochum und Dortmund .... *) Ausschließlich von: a) 200 000 ℳ, die für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind. b) 27 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 12 100 000	1904 bis 1907	4 400 000	—	1 610 572	25
563	Herstellung von Stellwerks- und Sicherungsanlagen auf Bahnhof Oberhausen	284 000	1904	284 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	656	54		
			Bleiben . .	283 343	46	208 602	03
564	Herstellung von zwei Wegeunterführungen in km 1,5 und 1,8 der Strecke Oberhausen—Meiderich	140 000	1905 und 1906	140 000	—	79 673	14
565	Tieferlegung der Strecke Steele—Bochum bei Block Höntrop in km 139,13—140,33	182 000	1905 und 1906	182 000	—	68 805	15
566	Erweiterung des Bahnhofes Altenessen Rh.	230 000	1905 und 1906	200 000	—	17	33
567	Herstellung eines Post- und Gepäcktunnels auf Bahnhof Bochum Süd	142 000	1905 und 1906	142 000	—	15 464	60

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
2 592 413	13	4 202 985	*) 38	197 014	62	Die Erdarbeiten wurden im Berichtsjahre wesentlich gefördert; sie sind fertiggestellt an der Strecke Bochum—Langendreer und im Bahnhofe Langendreer Nord. Auch von den Bauwerken ist der größte Teil bereits hergestellt. Mit den Oberbauarbeiten und den Sicherungsanlagen ist begonnen. Das Enteignungsverfahren schwebt noch. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
74 741	43	283 343	46	—	—	Die Arbeiten sind beendet. Der Baufonds wurde nach Abrechnung der Kosten im Etatsjahre 1906 geschlossen.
53 410	81	133 083	95	6 916	05	Die Bauarbeiten sind beendet. Die Abrechnung des Grunderwerbs konnte bisher nicht erfolgen, da die Grundflächen noch nicht freigestellt sind. Die Mittel reichen aus.
113 194	85	182 000	**) —	—	—	Die Bauarbeiten sind nahezu fertiggestellt. Der Grunderwerb ist bis auf die Schlußvermessung geregelt. **) Die Ausgaben haben bis Ende September 1907 im ganzen 193 330 M. 32 Pf. betragen, so daß die bewilligten 182 000 M. bis dahin überschritten wurden um 13 330 M. 32 Pf. Die Mehrkosten, die auf ungünstige Bodenverhältnisse und lang anhaltende nasse Witterung zurückzuführen sind, werden voraussichtlich die Höhe von 44 000 M. erreichen; sie werden bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet werden.
89 216	26	89 233	59	110 766	41	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre kräftig gefördert worden. Aus dem Grunderwerb schwebt ein Entschädigungsprozeß.
117 852	97	133 317	57	8 682	43	Die Anlagen sind fertiggestellt, die Abrechnung der Kosten ist so weit vorgeschritten, daß die Schließung des Baufonds bevorsteht. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.**)						
568	Erweiterung des Bahnhofes Heeßen bei Hamm i. Westf.	1 370 000	1905 und 1906	800 000	—	122 981	42
569	Schienenfreie Durchführung des Gemeindeweges von Eppendorf nach Bochum und der Gahlenschen Kohlenstraße am Bahnhofe Bochum Süd *) Ausschließlich 6 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 430 000	1906 und 1907	400 000	—	34 576	05
570	Erweiterung der Gleisanlagen und Herstellung eines Lokomotivschuppens auf Bahnhof Frintrop	315 000	1906 und 1907	200 000	—	3 482	36
571	Erweiterung des Bahnhofes Rauxel	950 000	1906 und 1907	600 000	—	—	—
572	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Bismarck—Dorsten	680 000	1906 und 1907	680 000	—	72 251	33
573	Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion Essen	210 000	1906 und 1907	210 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	82	21		
			Bleiben . .	209 917	79	50 000	—
574	Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Essen und Oberhausen	9 585 000	1906 und 1907	400 000	—	—	—
575	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Dahlhausen—Weitmar	140 000	1906 und 1907	140 000	—	1 483	80

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
40 039	15	163 020	57	636 979	43	Der Grunderwerb ist zum größten Teile durchgeführt, es ist jedoch ein Prozeß anhängig gemacht. Die Bauausführung ist vorläufig eingestellt, bis der Entwurf für den Umbau des Bahnhofes Hamm i. W. endgültig feststeht.
146 586	41	181 162	*) 46	218 837	54	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre so weit gefördert, daß die Fertigstellung der Anlagen zum Frühjahr 1908 zu erwarten steht.
135 354	51	138 836	87	61 163	13	Der Lokomotivschuppen ist fertiggestellt und in Benutzung genommen. Mit den übrigen Arbeiten ist begonnen.
220 476	83	220 476	83	379 523	17	Der Grunderwerb ist nahezu durchgeführt. Die Über- und Unterführungen sind zur Hälfte fertig.
597 255	53	669 506	86	10 493	14	Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises hat am 1. Mai 1907 stattgefunden. Der Grunderwerb ist nahezu geregelt. Die Mittel sind ausreichend.
159 917	79	209 917	79	—	—	Der Erweiterungsbau ist am 1. April 1907 bezogen. Der Baufonds wurde nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1907 geschlossen.
—	—	—	—	400 000	—	Vergl. die Erläuterungen zu lfde Nr 275 dieses Berichts.
85 433	05	86 916	85	53 083	15	Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises hat im Juni 1907 stattgefunden. Die Kostenabrechnung ist im Gange. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Essen a. R.**)						
576	Erweiterung des Bahnhofes Wanne	7 970 000	1907	500 000	—	—	—
577	Änderung der Gleisanlagen auf dem Hauptbahnhof Essen	610 000	1907	150 000	—	—	—
578	Erbauung einer Wagenwerkstätte bei Recklinghausen Ost .... *) Ausschließlich 155 000 ℳ, die zum Erwerb von Grund und Boden dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds entnommen sind.	*) 4 124 000	1907	500 000	—	—	—
579	Anlage einer Fettgasanstalt auf dem Rangierbahnhofe Dortmund	150 000	1907	50 000	—	—	—
580	Erweiterung des Bahnhofes Kray Nord .... **) Ausschließlich der dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds zum Grunderwerb entnommenen 29 428 ℳ 35 ₰	**) 1 000 000	1907	200 000	—	—	—
581	Verbesserung der Neigungsverhältnisse auf der Strecke Heissen—Rüttenscheid (km 0,1—1,6)	140 000	1907	100 000	—	—	—
582	Erweiterung der Freiladeanlagen auf Bahnhof Bochum Nord	180 000	1907	150 000	—	—	—
583	Erweiterung der Freiladeanlagen auf Bahnhof Bochum Süd .... ***) Ausschließlich 67 000 ℳ, die dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds entnommen sind.	***) 143 000	1907	100 000	—	—	—
584	Erweiterung des Bahnhofes Winterswyk (N.W.S.) †) Anteil der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.	†) 300 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M.						
585	Erweiterung des Bahnhofes Gießen .... ††) Ausschließlich eines Pauschbetrages von 450 000 ℳ aus dem durch das Gesetz vom 8. April 1889 für die Umgestaltung des Güter- und Rangierbahnhofes in Gießen bewilligten Baufonds.	††) 3 100 000	1899 bis 1904	3 100 000	—	2 924 894	83

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	500 000	—	Mit dem Grunderwerb wird in nächster Zeit begonnen werden.
3 126	65	3 126	65	146 873	35	Die Arbeiten sind in Angriff genommen.
300 113	27	300 113	*) 27	199 886	73	Die Anschüttungsarbeiten sind im Gange.
—	—	—	—	50 000	—	Die Bauausführung wird vorbereitet.
168 025	33	168 025	**) 33	31 974	67	Der größte Teil der Grundstücke ist freihändig erworben, im übrigen mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Die Bauarbeiten sind in vollem Gange. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahr 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich werden.
6 960	12	6 960	12	93 039	88	Wegen des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke mußte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Mit der Bauausführung ist begonnen.
4 317	50	4 317	50	145 682	50	Nur ein kleiner Teil der Grundstücke konnte freihändig erworben werden, im übrigen schwebt das Enteignungsverfahren. Die Erdarbeiten und Entwässerungsanlagen sind in der Ausführung begriffen.
40 079	50	40 079	***) 50	59 920	50	Die neue Ladestraße ist nahezu fertiggestellt; auch die übrigen Arbeiten sind im Gange.
32 169	95	32 169	95	67 830	05	Die Bauarbeiten, die von der holländischen Eisenbahngesellschaft ausgeführt werden, sind teils fertig, teils noch in der Ausführung begriffen.
105 135	87	3 030 030	†) 70	69 969	30	Die Restarbeiten sind nunmehr so weit gediehen, daß die Fertigstellung des Baues im Laufe des nächsten Sommers zu erwarten steht. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß in zweiter Instanz. Voraussichtlich werden die Mittel ausreichen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.)						
586	Erweiterung des Bahnhofes Limburg .... *) Ausschließlich 68 000 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 1 093 000	1901 bis 1906	1 093 000	—	1 042 821	54
587	Herstellung einer Straßenunterführung auf Bahnhof Friedberg	158 000	1901 und 1902	158 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	7 840	84		
			Bleiben..	150 159	16	154 781	62
588	Erweiterung des südlichen Lokomotivschuppens auf dem Hauptgüterbahnhof Frankfurt a. M.	129 000	1902 und 1903	129 000	—	120 322	66
589	Erweiterung des Bahnhofes Bebra	4 833 000	1902 bis 1907	3 700 000	—	2 489 202	55
590	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H.	4 690 000	1902 bis 1907	3 600 000	—	1 695 679	50
591	Erweiterung des Bahnhofes Altenkirchen ...... **) Ausschließlich 26 250 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 296 000	1902 bis 1904	296 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	—	75		
			Bleiben..	295 999	25	287 901	75

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
28 095	58	1 070 917	*) 12	22 082	88	Nach dem Stande der Restarbeiten und der Kostenabrechnung ist die Schließung des Baufonds noch im laufenden Etatsjahre zu erwarten. Die Mittel reichen aus.
— 4 622	46	150 159	16	—	—	Der Baufonds wurde nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1906 geschlossen.
135	66	120 458	32	8 541	68	Die noch rückständigen geringfügigen Nacharbeiten nähern sich der Vollendung, sodaß der Baufonds noch im Etatsjahre 1907 geschlossen werden kann. Die Mittel sind ausreichend.
782 257	54	3 271 460	09	428 539	91	Der Bau ist im Berichtsjahre nach dem erweiterten Entwurfe kräftig gefördert worden, insbesondere wurden die Arbeiten an den Brücken, Durchlässen, Unter- und Überführungen sowie der Umbau des Empfangsgebäudes beendet. Auch die Oberbauarbeiten sind nahezu fertiggestellt. Ferner sind die Hochbauten zum größten Teil ausgeführt, der noch rückständige Teil ist im Gange. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.
1 520 046	22	3 215 725	72	384 274	28	Auch diese Bauausführung wurde wesentlich gefördert, so daß es sich ermöglichen ließ, den neuen Bahnhof am 26. Oktober 1907 in Betrieb zu nehmen. Die Restarbeiten befinden sich in der Ausführung. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.
8 097	50	295 999	**) 25	—	—	Die Bahnhofserweiterung ist fertig; der Baufonds wurde nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1907 geschlossen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.)						
592	Erweiterung des Bahnhofes Langgöns	150 000	1903 und 1904	150 000	—	143 203	56
593	Erbauung eines neuen Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M.	2 123 000	1903 bis 1907	950 000	—	89 816	49
594	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahnbrücke über die Lahn bei Wetzlar in km 17,6 der Strecke Lollar—Wetzlar	160 000	1904 und 1905	160 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	10 392	10		
			Bleiben..	149 607	90	146 604	90
595	Erweiterung des Bahnhofes Großen-Linden.... *) An diesen Kosten beteiligt sich die Gemeinde Leihgestern mit einem baren Beitrag bis zu 5 000 ℳ, der bei Kap. 21 des Etats zu vereinnahmen ist.	*) 154 200	1904 bis 1906	154 200	—	107 922	12
596	Erweiterung des Bahnhofes Herborn .... **) Abzüglich 90 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Bahn von Herborn nach Westerburg gedeckt sind.	**) 922 000	1904 bis 1907	750 000	—	505 686	46
597	Erweiterung des Bahnhofes Hersfeld.......... †) Abzüglich 70 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Bahn von Hersfeld nach Treysa gedeckt sind.	†) 625 000	1904 bis 1907	550 000	—	118 575	85

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
727	47	143 931	03	6 068	97	Abgesehen von geringfügigen Nacharbeiten, die in Kürze vollendet sein werden, ist die Erweiterung ebenfalls fertiggestellt. Auch die Grunderwerbsregelung ist nahezu durchgeführt. Der Baufonds kann noch im laufenden Etatsjahre geschlossen werden. Die Mittel reichen aus.
659 620	40	749 436	89	200 563	11	Das Geschäftsgebäude ist bis zur Hauptgesimshöhe hochgeführt. Das Präsidialgebäude ist im Rohbau fertig; mit dessen innerem Ausbau ist begonnen.
3 003	—	149 607	90	—	—	Der Baufonds wurde nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1906 geschlossen.
12 624	17	120 546	29	33 653	71	Die Erweiterung ist bis auf einige Restarbeiten, die sich in der Vorbereitung befinden, beendet. Die Mittel sind ausreichend.
305 513	16	811 199	**) 62	— 61 199	62	Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre in der Hauptsache fertiggestellt; das neue Empfangsgebäude ist in Betrieb genommen worden. Auch die Restarbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 61 199 ℳ 62 ₰
152 411	07	270 986	†) 92	279 013	08	Der Güterschuppen und die damit verbundenen Gleisanlagen sind im Betriebe. Die Straßenüberführung ist nahezu fertiggestellt. Die Erdarbeiten und die Arbeiten zum Verlegen der Gleise und Weichen sind in vollem Gange. Aus dem Grunderwerb schweben mehrere Prozesse.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.)						
598	Erweiterung der Hauptwerkstätte Fulda	246 000	1905 bis 1907	246 000	—	202 699	18
599	Erweiterung des Bahnhofes Haiger	165 000	1905 bis 1907	150 000	—	36 628	—
600	Erweiterung des Bahnhofes Elm	660 000	1905 und 1906	350 000	—	—	—
601	Erweiterung des Bahnhofes Groß-Karben	198 000	1905 bis 1907	150 000	—	7 397	09
602	Erweiterung des Bahnhofes Würgendorf	400 000	1905 bis 1907	350 000	—	207 971	47
603	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Limburg—Staffel	690 000	1906 und 1907	500 000	—	1 411	64
604	Selbständige Einführung der Homburger Bahnstrecke in den Hauptpersonenbahnhof Frankfurt a. M.	3 150 000	1906 und 1907	400 000	—	1 232	31

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
41 585	93	244 285	11	1 714	89	Die Arbeiten sind ausgeführt; auch die Kostenabrechnung ist so weit gediehen, daß die Schließung des Baufonds in kurzem erfolgen wird. Die Mittel reichen aus.
105 058	70	141 686	70	8 313	30	Die Erweiterung ist bis auf kleinere Restarbeiten, deren Ausführung im Gange ist, beendet. Der Grunderwerb ist ebenfalls nahezu geregelt.
—	—	—	—	350 000	—	Die angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse von einer Erweiterung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle Abstand genommen werden muß. Wegen der Entlastung des Bahnhofs schweben die Erhebungen.
41 413	09	48 810	18	101 189	82	Die Arbeiten sind in vollem Gange; das Planum ist angeschüttet.
159 198	39	367 169	86	— 17 169	86	Der Erweiterungsbau wurde im Berichtsjahre derart gefördert, daß die Fertigstellung sämtlicher Arbeiten im nächsten Frühjahre zu erwarten steht. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die für 1908 noch zu bewilligende Rate notwendig geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 17 169 ℳ 86 ₰
64 398	67	65 810	31	434 189	69	Die Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten nahmen guten Fortgang, die Pfeiler an der Lahnbrücke sind in der Ausführung begriffen.
11 550	40	12 782	71	387 217	29	Zur selbständigen Einführung der Homburger Bahnstrecke in den Hauptpersonenbahnhof Frankfurt a. M. war die Herstellung zweier neuer Gleise zwischen Frankfurt a. M. und Bockenheim geplant. Inzwischen hat es sich zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse in dem Hauptpersonenbahnhof als erforderlich herausgestellt, von dem viergleisigen Ausbau abzusehen und die notwendige Entlastung in der Weise zu bewirken, daß eine besondere zweigleisige Verbindungsbahn von der Homburger Strecke zwischen Rödelheim und Bockenheim abgezweigt und auf der Nordseite des Hauptbahnhofs eingeführt wird. Die Kosten des neuen Entwurfs sind zu 3 150 000 ℳ veranschlagt — vergl. Tit. 172 des Etats-Extraordinariums für 1908.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.)						
605	Erweiterung des Bahnhofes Wetzlar .... *) Zu den Kosten leisten Beteiligte bare Beiträge von zusammen 70 000 ℳ, die bei Kap. 21 des Etats zu vereinnahmen sind.	*) 3 940 000	1906 und 1907	500 000	—	2 203	80
606	Erweiterung des Ostbahnhofes in Frankfurt a. M. **) Ausschließlich 1 000 000 ℳ, die für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 9 480 000	1906 und 1907	800 000	—	1 500	—
607	Verlegung des Bahnhofes Vilbel .... ***) Abzüglich 209 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Bahn von Vilbel nach Höchst a. N. gedeckt werden.	***) 1 027 000	1906 und 1907	400 000	—	—	—
608	Erweiterung des Bahnhofes Dillenburg	1 660 000	1907	100 000	—	—	—
609	Erweiterung des Bahnhofes Niederselters	134 000	1907	50 000	—	—	—
610	Herstellung einer Straßenüberführung am Ostende des Bahnhofes Herdorf.................... †) Zu den Kosten leisten Beteiligte bare Beiträge von zusammen 41 000 ℳ, die bei Kap. 21 des Etats zu vereinnahmen sind.	†) 120 000	1907	50 000	—	—	—
611	Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Frankfurt a. M. (Hauptgüterbahnhof) ...	207 000	1907	50 000	—	—	—
612	Erweiterung der Hauptwerkstätte Betzdorf	300 000	1907	50 000	—	—	—
613	Auswechselung der eisernen Überbauten der Eisenbahnbrücke über die Lahn in km 5,0 der Strecke Limburg—Staffel	110 000	1907	110 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Halle a. S.						
614	Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Leipzig—Eilenburg, Finsterwalde—Cottbus—Guben und Cottbus—Sagan .... ††) An diesen Kosten ist das Reich mit einem Pauschbeitrag von 60 Prozent der Anschlagsumme beteiligt. Derselbe wird bei Kap. 21 des Etats in Einnahme nachgewiesen.	††) 6 690 000	1896/97 bis 1898/99	6 690 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	1 540	55		
			Bleiben..	6 688 459	45	6 655 856	25

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
404 578	87	406 782	67	93 217	33	Die gesamten Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre wesentlich gefördert. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten voraussichtlich erforderlich werden.
218 099	92	219 599	**) 92	580 400	08	Die Bauarbeiten wurden in Angriff genommen. Der Bahnkörper zur Verlegung der Strecke Frankfurt a. M.—Mainkur ist von Stat. 30 + 50 bis Stat. 63 + 0 mit allen Nebenanlagen bereits fertiggestellt, der Oberbau befindet sich in der Ausführung. Mit der Beförderung der Bodenmassen für den Bahnhof selbst wird in kurzem begonnen werden.
—	—	—	—	400 000	—	Der Grunderwerb ist im Gange. Bezüglich einiger Grundstücke schwebt das Enteignungsverfahren. Die Arbeiten werden in Kürze in Angriff genommen werden.
430	60	430	60	99 569	40	Die Bauausführung wird vorbereitet.
—	—	—	—	50 000	—	Die Grunderwerbsverhandlungen sind im Gange.
—	—	—	—	50 000	—	Nach Abschluß der Verhandlungen mit den Beteiligten wird mit der Ausführung begonnen werden.
—	—	—	—	50 000	—	Die Vorbereitungen für die Erweiterung sind eingeleitet.
—	—	—	—	50 000	—	Die Arbeiten werden in Kürze in Angriff genommen werden.
—	—	—	—	110 000	—	Die Lieferung der neuen Überbauten ist vergeben.
32 603	20	6 688 459	45	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Pf	bis Ende September 1906 ℳ	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S.)						
615	Erweiterung des Bahnhofes Cottbus .... *) Abzüglich 191 100 ℳ, die durch einen Pauschbetrag aus dem Baufonds für die Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Leipzig—Eilenburg, Finsterwalde—Cottbus—Guben und Cottbus—Sagan gedeckt sind.	*) 2 918 000	1898/99 bis 1905	2 918 000	—	2 875 473	67
616	Erweiterung des Personenbahnhofes Roßlau	228 000	1901 und 1902	228 000	—	125 635	43
617	Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Wahren und einer Güterverbindungsbahn von Leutzsch nach Wahren .... **) Ausschließlich der für Grunderwerb aus den Dispositionsfonds bereitgestellten Beträge.	**) 6 900 000	1901 bis 1907	6 900 000	—	6 603 692	78
618	Erweiterung des Güterbahnhofes Falkenberg (H. S. G.)	500 000	1902 bis 1905	500 000	—	474 839	97
619	Erweiterung des Bahnhofes Ammendorf	699 000	1902 bis 1905	580 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	655	35		
			Bleiben ..	579 344	65	555 912	61
620	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Uckro—Wendisch-Drehna	510 000	1903 bis 1906	510 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	175	40		
			Bleiben ..	509 824	60	464 946	35

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
40 932	32	2 916 405	*) 99	1 594	01	Die Bahnhofserweiterung ist durchgeführt. Nach dem Stande der Kostenabrechnung wird der Baufonds in Kürze geschlossen werden können. Die Mittel reichen aus.
97 658	37	223 293	80	4 706	20	Wie vor.
243 471	16	6 847 163	**) 94	52 836	06	Rückständig sind noch einige Nacharbeiten, die voraussichtlich im laufenden Etatsjahre beendet werden. Die Mittel sind ausreichend.
23 378	27	498 218	24	1 781	76	Die Bahnhofserweiterung ist beendet und der Abschluß des Baufonds eingeleitet. Die Mittel reichen aus.
23 432	04	579 344	65	—	—	Der Baufonds wurde nach Fertigstellung der Arbeiten und nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1906 geschlossen. Die gesamten Ausgaben beliefen sich auf 698 344 M. 65 Pf., von denen 119 000 M. im Etatsjahr 1903 als Etatsüberschreitung verrechnet worden sind. Zum Ausgleich ist die Schlußrate von 119 000 M. nicht angefordert worden.
44 878	25	509 824	60	—	—	Das zweite Gleis ist seit dem 1. Oktober 1904 im Betriebe. Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen ebenfalls im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S.**)						
621	Herstellung eines Hauptbahnhofes in Leipzig und einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick, sowie Erweiterung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau .... *) Ausschließlich der für Grunderwerb und einzelne Bauausführungen bereits aus Dispositionsfonds verfügbar gemachten Beträge und ausschließlich 25 000 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten einen gleich hohen Betrag als verlorenen Zuschuß gezahlt haben, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 35 350 000	1903 bis 1907	18 500 000	—	13 713 848	58
622	Errichtung einer Schwellentränkungsanstalt	610 000	1904 bis 1907	500 000	—	261 331	84
623	Erweiterung des Bahnhofes Merseburg .... **) Ausschließlich 262 500 ℳ, die für Grunderwerb aus dem außeretatsmäßigen Dispositionsfonds bereitgestellt wurden.	**) 1 270 000	1904 bis 1907	1 270 000	—	786 439	56
624	Errichtung eines neuen Übernachtungsgebäudes auf Bahnhof Halle a. S.	163 000	1905 und 1906	163 000	—	1 157	84
625	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahnbrücke über die Mulde in km 50,2 der Strecke Eilenburg—Falkenberg	220 000	1905 und 1906	220 000	—	159 018	15

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
3 737 635	34	17 451 483	92 *)	1 048 516	08	Auf dem Hauptbahnhof Leipzig sind die Hochbauten — mit Ausnahme des Hauptempfangsgebäudes — im wesentlichen beendet. Die neuen Magdeburger, Berliner und Thüringer Hauptgleise und die Verbindungsbahn Wahren—Schönefeld sind im Betriebe. Die Arbeiten an der Güterbahn Wahren—Leipzig sind im Gange. Am 1. Oktober 1907 ist der Magdeburger Personenverkehr nach dem alten Berliner Bahnhof und am 15. Oktober 1907 der Thüringer Personenverkehr nach dem alten Magdeburger Bahnhof verlegt, so daß der alte Thüringer Bahnhof aufgehoben werden konnte. In Abweichung von dem Entwurf, welcher der Geldbewilligung zugrunde gelegen hat, wird das Verbindungsgleis zwischen dem westlichen Bahnhofsteile und den Postladeanlagen schienenfrei unter den Berliner, Magdeburger und Eilenburger Hauptgleisen durchgeführt, zu welchem Zwecke ein etwa 200 m langer Gleistunnel mit anschließenden, zwischen Futtermauern liegenden Rampen hergestellt wird. Die Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau sind bis auf Restausführungen beendet. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.
13 066	59	274 398	43	225 601	57	Der weitere Ausbau der angekauften Schwellentränkungsanstalt bei Zernsdorf ist eingeleitet.
404 848	66	1 191 288	22 **)	78 711	78	Die noch in der Ausführung begriffenen Restarbeiten werden in der Hauptsache bis zum Schluß des Etatsjahres 1907 fertiggestellt werden. Die Mittel sind ausreichend.
100 852	32	102 010	16	60 989	84	Der Bau ist nahezu beendet; das Gebäude wird voraussichtlich am 1. Januar 1908 in Benutzung genommen werden können. Die Mittel reichen aus.
60 824	98	219 843	13	156	87	Die Ausführung ist fertig, so daß der Baufonds in kurzem geschlossen werden wird. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S.)						
626	Herstellung einer Chausseeunterführung auf Bahnhof Merseburg .... *) Ausschließlich 130 000 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 250 000	1906 und 1907	150 000	—	—	—
627	Herstellung verstärkter Überbauten für die Eisenbahnbrücken über die Elbe zwischen Wittenberg und Pratau	399 000	1906 und 1907	399 000	—	265 700	77
628	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Lübbenau—Senftenberg	1 700 000	1906 und 1907	1 050 000	—	—	—
629	Herstellung einer Hauptwerkstätte für Wagen in Delitzsch .... **) Ausschließlich 157 500 M, die für Grunderwerb auf den 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 4 000 000	1906 und 1907	600 000	—	—	—
630	Erweiterung des Personenbahnhofes Dessau	462 000	1906 und 1907	250 000	—	473	76
631	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Zossen—Elsterwerda .... †) An diesen Kosten ist die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung mit etwa 16 000 M — für den Gemeinschaftsbahnhof Elsterwerda — beteiligt. Der Betrag wird bei Kap. 21 des Etats in Einnahme nachgewiesen werden.	†) 5 190 000	1906 und 1907	3 500 000	—	123 072	97
632	Beitrag der Eisenbahnverwaltung zu den Kosten der Herstellung einer Unterführung der Lützenerstraße und einer Fußwegunterführung der Demmeringstraße beim Bahnhofe Plagwitz-Lindenau	245 000	1907	100 000	—	—	—
633	Herstellung einer Unterführung der Dresdenerstraße am Ostende des Bahnhofes Cottbus .. ††) Ausschließlich 33 100 M Pauschbeiträge der Baufonds zur Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Leipzig—Eilenburg, Finsterwalde—Cottbus—Guben und Cottbus—Sagan sowie zur Erweiterung des Bahnhofes Cottbus.	††) 1 560 000	1907	300 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
44 250	13	44 250	*) 13	105 749	87	Der Bau ist im Gange; er wird mit allen Nebenarbeiten im Etatsjahre 1908 beendet werden.
117 930	96	383 631	73	15 368	27	In der Ausführung befinden sich noch kleinere Restarbeiten, die voraussichtlich im Etatsjahre 1907 fertiggestellt werden. Die Mittel werden ausreichen.
3 215	91	3 215	91	1 046 784	09	Der Bau ist in vollem Gange; er wird im Etatsjahre 1908 im wesentlichen fertiggestellt werden.
349 794	30	349 794	**) 30	250 205	70	Die Hochbauten sind in der Ausführung begriffen. Da beabsichtigt wird, die Werkstätte am 1. Oktober 1908 in Betrieb zu nehmen, wird infolge Beschleunigung der Bauarbeiten im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.
103 887	05	104 360	81	145 639	19	Die Bauarbeiten werden planmäßig gefördert, so daß ihre Fertigstellung im wesentlichen im Etatsjahre 1908 zu erwarten steht.
1 554 992	64	1 678 065	61	1 821 934	39	Die Erdarbeiten sind beendet, die übrigen Ausführungen werden so gefördert werden, daß das zweite Gleis im Laufe des Etatsjahres 1908 in vollem Umfange in Betrieb genommen werden kann. Infolge Beschleunigung der Bauarbeiten wird im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten erforderlich werden.
—	—	—	—	100 000	—	Mit dem Bau, den die Stadt Leipzig ausführt, ist begonnen.
4 529	97	4 529	††) 97	295 470	03	Mit dem Bau ist begonnen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Betrag ₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Hannover.						
634	Erweiterung des Bahnhofes Herford	1 965 000	1896/97 bis 1903	1 876 000	—	1 866 160	37
635	Anlage eines neuen Güterbahnhofes bei Bielefeld **) Ausschließlich 17 100 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Bielefeld einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	**) 1 022 000	1898/99 bis 1906	1 022 000	—	886 796	45
636	Erweiterung des Bahnhofes Hameln	790 000	1899 bis 1904	790 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	87	08		
			Bleiben ..	789 912	92	762 936	22
637	Erweiterung der Wagenwerkstätte Leinhausen ...	498 000	1900 bis 1903	498 000	—	467 084	97
638	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Hildesheim—Goslar	2 697 000	1901 bis 1907	2 697 000	—	2 457 068	91
639	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Elze—Coppenbrügge	885 000	1902 bis 1905	885 000	—	762 224	57
640	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Hannover—Weetzen von Bahnhof Hannover Nord bis Bahnhof Hannover Süd und von Bahnhof Linden (F.) bis Bahnhof Weetzen ..	625 000	1902 bis 1905	625 000	—	539 755	54

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
5 821	04	1 871 981	*) 41	4 018	59	Die Nacharbeiten sind beendet. Aus dem Grunderwerb schwebt noch ein Prozeß in der Berufungsinstanz. Die veranschlagten Mittel reichen aus. *) Einschließlich der im Etatsjahre 1902 durch die verstärkte Förderung der Bautätigkeit eingetretenen Etatsüberschreitung betragen die Ausgaben bis Ende September 1907: 1 960 981 ℳ 41 ₰
58 826	38	945 622	**) 83	76 377	17	Der neue Güterbahnhof wurde am 1. August 1905 in Betrieb genommen. Die Restarbeiten sind durchgeführt. Auch der Abschluß der Grunderwerbsprozesse ist in kurzem zu erwarten. Die Mittel werden ausreichen.
26 976	70	789 912	92	—	—	Die Bauausführung ist beendet. Der Baufonds wurde nach Erledigung der Kostenabrechnung im Etatsjahre 1906 geschlossen.
7 669	24	474 754	21	23 245	79	Die Erweiterung ist bis auf die maschinellen Anlagen, deren Beschaffung und Aufstellung sich dem Abschlusse nähert, durchgeführt. Zu den Restkosten reichen die Mittel aus.
155 889	25	2 612 958	16	84 041	84	Das zweite Gleis ist im Betriebe. Die Restarbeiten sind in der Hauptsache beendet. Die Mittel reichen aus.
65 555	23	827 779	80	57 220	20	Wie vor.
70 468	87	610 224	41	14 775	59	Auch dieses zweite Gleis ist im Betriebe. Die noch rückständigen Arbeiten werden in kurzem beendet sein. Der Baufonds ist ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Hannover)						
641	Herstellung eines Lokomotivschuppens auf Bahnhof Hameln	140 000	1903 und 1904	140 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	14	07		
			Bleiben . .	139 985	93	124 617	85
642	Verstärkung der eisernen Überbauten der Weserbrücke bei Emmerthal in km 59 der Strecke Hannover—Altenbeken	304 000	1903 und 1904	304 000	—	267 498	17
643	Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf	16 122 000	1904 bis 1907	2 600 000	—	—	—
644	Erweiterung des Güterbahnhofes Hildesheim . . . *) Ausschließlich rd 250 290 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 190 000	1904 bis 1907	190 000	—	2 347	90
645	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Kallehne—Bergen	1 160 000	1904 bis 1907	1 100 000	—	572 386	10
646	Erweiterung des Hauptbahnhofes Bielefeld	2 860 000	1905 bis 1907	1 200 000	—	324 002	57

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
15 368	08	139 985	93	—	—	Der Bau und die Kostenabrechnung sind beendet. Der Baufonds konnte daher im Etatsjahre 1906 geschlossen werden.
29 012	62	296 510	79	7 489	21	Die Bauausführung ist ebenfalls vollendet, der Abschluß des Baufonds eingeleitet. Die Mittel reichen aus.
—	—	—	—	2 600 000	—	Vergl. die Bemerkung zu lfde Nr 195 dieses Berichts.
5 726	99	8 074	*) 89	181 925	11	Die Bauausführung wurde im Betriebsjahre fortgeführt. Die Inbetriebnahme des neuen Teils des Güterbahnhofs steht gegen Mitte des Etatsjahres 1908 in Aussicht. Die Mittel sind ausreichend.
459 460	21	1 031 846	31	68 153	69	Das zweite Gleis ist auf der Strecke: Bergen—Cheine .... am 16. Oktober 1905, Cheine—Salzwedel ..... " 15. " 1906, Salzwedel—Pretzier .... " 16. " 1906 und Pretzier—Kallehne ...... " 18. April 1907 in Betrieb genommen worden. Die Restarbeiten befinden sich in der Ausführung. Infolge Beschleunigung des Baues wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die noch zu bewilligende Schlußrate erforderlich werden.
785 663	46	1 109 666	03	90 333	97	Das Enteignungsverfahren hat Fortgang genommen. Die Bauausführung ist in vollem Gange. Der Empfangsgüter- und der Zollschuppen sind fertiggestellt und in Betrieb genommen. Infolge Beschleunigung des Baues wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	Betrag ₰	bis Ende September 1906 ℳ	bis Ende September 1906 ₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Hannover**)						
647	Erweiterung der Werkstättenanlagen in Leinhausen	2 690 000	1906 und 1907	1 100 000	—	6	90
648	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Burg-Lesum—Grohn-Vegesack *) Ausschließlich 500 ℳ, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Gemeinde St Magnus einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 530 000	1906 und 1907	450 000	—	11 752	60
649	Herstellung einer Unterführung für die Ebstorfer Chaussee am Nordende des Bahnhofes Ülzen	276 000	1906 und 1907	150 000	—	4 317	50
650	Herstellung eines Versandgüterschuppens nebst Abfertigungsgebäude auf dem Güterbahnhofe Hannover Nord **) Ausschließlich 664 000 ℳ, die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	**) 450 000	1906 und 1907	150 000	—	—	—
651	Erweiterung des Bahnhofes Verden †) Ausschließlich 224 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Nebenbahn Schwarmstedt—Wahnebergen gedeckt sind.	†) 831 000	1906 und 1907	300 000	—	—	—
652	Herstellung besonderer Gütergleise zwischen Bielefeld und Brackwede	3 700 000	1906 und 1907	550 000	—	38	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
569 881	39	569 888	29	530 111	71	Die Kesselschmiede ist bereits fertiggestellt und in Benutzung genommen. Die Vollendung und Inbetriebnahme der übrigen Erweiterungsbauten ist in der ersten Hälfte des Jahres 1908 zu erwarten. Infolge Beschleunigung des Baues wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten erforderlich werden.
229 894	37	241 646	*) 97	208 353	03	Das zweite Gleis wurde am 2. Januar 1907 in Betrieb genommen. Die noch rückständigen Arbeiten sind teils in der Ausführung, teils in der Vorbereitung begriffen.
38 057	82	42 375	32	107 624	68	Die Verlegung der städtischen Wasserleitung am Nordende des Bahnhofes hat stattgefunden. Ebenso sind die Wegerampen und die Entwässerungsanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes fertiggestellt; mit dem Baue der Unterführung wird in kurzem begonnen. Das bisher zu 210 000 ℳ veranschlagte Baukapital bedarf hauptsächlich wegen der schlechten Beschaffenheit des Baugrundes sowie wegen Steigerung der Arbeitslöhne einer Erhöhung auf 276 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 204 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
41 214	69	41 214	**) 69	108 785	31	Der Grunderwerb ist beendet und der Bau in der Ausführung begriffen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Versandgüterschuppens und des Abfertigungsgebäudes ist im Laufe des Jahres 1908 zu erwarten.
33 986	31	33 986	†) 31	266 013	69	Der Grunderwerb und die Bauausführung sind im Gange. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Güter- und Eilgutschuppens steht unmittelbar bevor.
289 772	40	289 810	40	260 189	60	Zum Erwerb eines Teils der erforderlichen Grundstücke ist das Enteignungsverfahren eingeleitet, von dessen weiterem Fortgange die Inangriffnahme und der Fortschritt des Baues wesentlich abhängig ist. Mit einzelnen Bauarbeiten wird in kurzem begonnen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Hannover)						
653	Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen	16 800 000	1907	500 000	—	—	—
654	Herstellung einer Wegunterführung in km 96,4 am Südende des Bahnhofes Herford	120 000	1907	100 000	—	—	—
655	Herstellung eines ringförmigen Lokomotivschuppens auf dem Ostende des Personenbahnhofes Hannover	255 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Kattowitz.						
656	Erweiterung des Bahnhofes Kattowitz .... *) Ausschließlich: a) 595 000 M, die für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind, b) 39 000 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	*) 7 705 000	1898/99 bis 1907	7 100 000	—	5 420 886	40
657	Erbauung zweier Lokomotivschuppen mit Nebenanlagen auf dem Rangierbahnhofe Gleiwitz .... **) Ausschließlich der Anteile, die von den Kosten dieser Bauausführung auf die durch die Gesetze vom 10. Mai 1890 — III 2 — und vom 20. Juni 1891 — III 15 — bewilligten Mittel mit (124 000 M + 350 000 M =) 474 000 M entfallen.	**) 305 000	1898/99 bis 1902	305 000	—	239 799	24
658	Erweiterung des Rangierbahnhofes Gleiwitz ..... †) Ausschließlich des Anteils, der von den Kosten dieses Baues aus den durch das Kreditgesetz vom 10. Mai 1890 — III 2 — bewilligten Mitteln mit 2 116 200 M gedeckt ist.	†) 3 130 000	1899 bis 1906	3 130 000	—	3 076 049	06
659	Erbauung einer neuen Lokomotivwerkstätte in Gleiwitz	2 750 000	1901 bis 1906	2 750 000	—	2 712 578	08

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
91 192	53	91 192	53	408 807	47	Die Grunderwerbsverhandlungen sind eingeleitet und die ausführlichen Vorarbeiten im Gange.
—	—	—	—	100 000	—	Die Bauvorbereitungen sind abgeschlossen, so daß die Inangriffnahme des Baues bevorsteht.
—	—	—	—	100 000	—	Wie vor.
1 261 288	34	6 682 174	*) 74	417 825	26	Die Erweiterung des Güterbahnhofes ist beendet. Auf dem Personenbahnhofe sind fertiggestellt und dem Betriebe übergeben sämtliche Unter- und Überführungen, der Personentunnel im Zuge der Sedanstraße, die Bahnsteige mit den zugehörigen Hallen und Tunnelanlagen, der Eilgutschuppen, der östliche Neubau des Empfangsgebäudes sowie die Gleis- und Sicherungsanlagen. Der westliche Neubau des Empfangsgebäudes ist in der Ausführung begriffen. Rückständig sind noch kleinere Hochbauten, Beleuchtungsanlagen und Vervollständigungsarbeiten. Die völlige Regelung des Grunderwerbs steht noch aus.
22 473	29	262 272	**) 53	42 727	47	Die Ausführung der allein noch rückständigen Stellwerksanlagen ist soweit vorgeschritten, daß demnächst der Abschluß des Baufonds erfolgen kann. Die Mittel reichen aus.
29 604	95	3 105 654	†) 01	24 345	99	Die Erweiterung des Rangierbahnhofes Gleiwitz, soweit sie auf Grund des Kreditgesetzes vom 10. Mai 1890 (Gesetzsamml. S. 90) vorzunehmen war, ist im Rahmen des größeren Entwurfs beendet. Auch die neu hinzugetretene Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt. Nach Fertigstellung der geringfügigen Restarbeiten wird deshalb der Abschluß des Baufonds in die Wege geleitet werden. Die Mittel sind ausreichend.
24 040	16	2 736 618	24	13 381	76	Die Bauausführung ist fertig und die Kostenabrechnung im Gange. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz**)						
660	Erweiterung des Bahnhofes Myslowitz	1 360 000	1901 bis 1907	1 360 000	—	989 610	26
661	Erweiterung des Bahnhofes Peiskretscham	3 350 000	1903 bis 1907	1 800 000	—	1 117 067	52
662	Erweiterung des Bahnhofes Idaweiche .... *) Ausschließlich 200 000 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 1 920 000	1904 bis 1907	1 300 000	—	314 921	81
663	Erweiterung des Bahnhofes Rybnik	160 000	1904 bis 1906	160 000	—	22 488	88
664	Erbauung eines Dienstgebäudes für die Eisenbahn-Inspektionen zu Kreuzburg (Oberschlesien)....	157 000	1904 bis 1906	157 000	—	75 277	47
665	Erweiterung des Innenbahnhofes Gleiwitz ...... **) Ausschließlich 10 000 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil Beteiligte zur Deckung nicht veranschlagter Kosten verlorene Zuschüsse in dieser Höhe gezahlt haben, die bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt sind.	**) 357 000	1904 bis 1907	300 000	—	83 624	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
214 813	54	1 204 423	80	155 576	20	Die Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt; mit dem noch rückständigen Bau eines Werkstättengebäudes wird demnächst begonnen werden. Die Mittel sind ausreichend.
401 516	62	1 518 584	14	281 415	86	Ein Teil der neuen Gleisanlagen ist fertig, soweit nicht eine Änderung des Entwurfs in Frage kommt. An den Gleisverlegungen innerhalb der alten Bahnhofsteile, einschließlich der zugehörigen Stellwerke, wird noch gearbeitet. Auch ein Teil der Hochbauten ist vollendet. Zur Ergänzung der bisher geplanten Bauausführung, besonders zur Schaffung weiterer Verschiebe- und Ausfahrgleise, erhöhen sich die zu 1 850 000 ℳ veranschlagten Gesamtkosten auf 3 350 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 222 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
511 895	79	826 817	*) 60	473 182	40	Im Berichtsjahre wurden die Durchlässe und Brücken, eine Wegüberführung, zwei Wärterwohnhäuser und der Lokomotivschuppen fertiggestellt und die Gleise zur Hälfte verlegt. Die Wegunterführung ist im Bau, auch das Empfangsgebäude mit Bahnsteigen und Bahnsteigtunnel befindet sich in der Ausführung. Vorbereitet wird der Bau der Wasserstation und der Stellwerksanlagen.
1 173	35	23 662	23	136 337	77	Bisher sind die Erdarbeiten ausgeführt und die Gleise zum Teil verlegt. Die weiteren Bauarbeiten werden im Zusammenhange mit dem Baue der Hauptеisenbahn von Egerfeld nach Summin — vergl. lfde Nr 199 dieses Berichts — ausgeführt und sind noch in Vorbereitung. Die Mittel sind ausreichend.
70 427	72	145 705	19	11 294	81	Das Gebäude ist in Benutzung genommen; nach Abrechnung der Kosten wird der Baufonds geschlossen werden. Die Mittel reichen aus.
162 606	53	246 230	**) 53	53 769	47	Die Verbesserung der Anlagen für den Personenverkehr am Empfangsgebäude ist im wesentlichen durchgeführt; auch der Bau der Wegunterführung und die Herstellung der Sicherungsanlagen ist beendet. Auszuführen sind noch Entwässerungsanlagen sowie eine Reihe von Vervollständigungsarbeiten.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz)						
666	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Kobier—Pleß	370 000	1905 bis 1907	370 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	69	—		
			Bleiben . .	369 931	—	173 881	61
667	Erweiterung des Bahnhofes Borsigwerk	470 000	1905 bis 1907	470 000	—	29 186	57
668	Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion und Erbauung eines Dienstwohngebäudes zu Kattowitz	587 000	1905 und 1906	250 000	—	—	—
669	Erweiterung des Bahnhofes Orzesche	550 000	1906 und 1907	250 000	—	7 232	65
670	Herstellung von schienenfreien Übergängen bei Bahnhof Nendza in km 0,7 der Strecke Nendza—Kattowitz und in km 22,5 der Strecke Kandrzin—Oderberg	400 000	1906 und 1907	300 000	—	636	52

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
196 049	39	369 931	—	—	—	Nach Beendigung der Restarbeiten und der Kostenabrechnung ist der Baufonds im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
203 750	74	232 937	31	237 062	69	Die Erd- und Gleisarbeiten sind zum größten Teil ausgeführt. Fertiggestellt sind die beiden Durchlässe und das Stellwerksgebäude, auch der Personentunnel ist nahezu vollendet. Mit dem Einbaue der Stellwerksanlagen wird in Kürze vorgegangen werden. Die Mittel sind ausreichend.
10 706	34	10 706	34	239 293	66	Der Bau des Dienstwohngebäudes ist in Angriff genommen. Die Aufnahme der Arbeiten zur Erweiterung des Geschäftsgebäudes ist von der Fertigstellung des Dienstwohngebäudes abhängig.
36 950	53	44 183	18	205 816	82	Die Erdarbeiten und Durchlässe, sowie ein Stellwerksgebäude sind fertig, ein zweites ist im Bau; die Gleise sind zum Teil verlegt, mit den Sicherungsanlagen wird in Kürze begonnen. Der Bau des Personentunnels und der Bahnsteigüberdachungen wird vorbereitet. Die Steigerung des Verkehrs erfordert eine Erweiterung des Entwurfs durch Vermehrung der Gütergleise und Vergrößerung der Anlagen für den Freiladeverkehr. Die Gesamtkosten erhöhen sich hierdurch von 310 000 ℳ auf 550 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 226 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
162 140	46	162 776	98	137 223	02	Bei beiden Übergängen ist das Mauerwerk fertiggestellt und die Anschüttung der Rampen nahezu beendet, auch ist die Eisenkonstruktion einer Überführung aufgestellt.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz)						
671	Erweiterung des Bahnhofes Bauerwitz .... *) Ausschließlich 485 000 ℳ, die durch Pauschbeiträge aus den Baufonds der Bahnen von Polnisch-Neukirch nach Bauerwitz und von Bauerwitz nach der Reichsgrenze (Troppau) gedeckt werden.	*) 120 000	1906	50 000	—	—	—
672	Erbauung eines Dienstgebäudes für die Eisenbahninspektionen zu Oppeln	179 000	1906 und 1907	100 000	—	—	—
673	Erweiterung des Bahnhofes Groschowitz........ ***) Ausschließlich eines Pauschbeitrages von 245 500 ℳ aus dem Baufonds der Bahn von Oppeln (Groschowitz) nach Brockau.	***) 620 000	1907	100 000	—	—	—
674	Erweiterung des Hafenbahnhofes Cosel (Oderhafen)	920 000	1907	150 000	—	—	—
675	Umbau des Bahnhofes Schwientochlowitz...... ††) Ausschließlich eines Pauschbeitrages von 96 000 ℳ aus dem Baufonds zur Herstellung einer Bahnverbindung Chorzow—Kattowitz (Gesetz vom 10. Mai 1890 — § 1 III 1).	††) 1 620 000	1907	150 000	—	—	—
676	Herstellung eines zweiten Überholungsgleises auf Bahnhof Rosenberg	165 000	1907	50 000	—	—	—
677	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Gleiwitz....	2 541 000	1907	100 000	—	—	—
678	Erbauung eines Eisenbahndienstgebäudes zu Gleiwitz †††) Ausschließlich 108 500 ℳ, die für Grunderwerb aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bereitgestellt sind.	†††) 225 000	1907	50 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr.						
679	Erweiterung der Güterschuppenanlagen auf Bahnhof Eydtkuhnen	150 000	1901 und 1902	150 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	9 629	39		
			Bleiben..	140 370	61	137 482	80

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	**) —	50 000	—	Die Erdarbeiten sind auf dem östlichen Bahnhofsteile fertig, auf dem westlichen begonnen. Der Bau der Chausseeunterführung ist ebenfalls beendet. Von den Gleisen ist ein größerer Teil verlegt. Auch die Hochbauten sind so weit vorgeschritten, daß die Inbetriebnahme der ganzen Erweiterung im nächsten Frühjahr erfolgen kann. **) Bis Ende September 1907 sind 57 377 ℳ 82 ₰ verausgabt und aus den Pauschbeträgen der Baufonds gedeckt worden.
4 254	78	4 254	78	95 745	22	Der Bau ist in Angriff genommen und wird voraussichtlich im Laufe des nächsten Sommers fertiggestellt werden.
—	—	—	†) —	100 000	—	Da der Grunderwerb Schwierigkeiten verursacht, konnte bisher erst ein Teil der Erdbewegung geleistet werden. †) Bis Ende September 1907 sind 28 305 ℳ 48 ₰ verausgabt und auf den Pauschbeitrag des Baufonds Oppeln (Groschowitz)—Brockau verrechnet worden.
1 237	58	1 237	58	148 762	42	Ein Durchlaß und ein Teil der Erdarbeiten sind fertig. Mit dem Verlegen des Oberbaues wird im nächsten Frühjahr begonnen.
—	—	—	—	150 000	—	Die Bauausführung ist durch Anstände bei der landespolizeilichen Prüfung verzögert, so daß voraussichtlich eine Abänderung des Entwurfs nötig werden wird.
—	—	—	—	50 000	—	Der Erweiterungsbau wird alsbald in Angriff genommen werden.
1 886	15	1 886	15	98 113	85	Die Arbeiten zur Erbauung einer Gießerei mit Kupferschmiede und einer Tenderwerkstätte sind in die Wege geleitet. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
—	—	—	—	50 000	—	Die Bauausführung wird vorbereitet.
2 887	81	140 370	61	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M.	Bewilligt sind: durch den Etat für	Bewilligt sind: Betrag M.	Pf	bis Ende September 1906 M.	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr.**)						
680	Erweiterung des Bahnhofes Insterburg	1 750 000	1903 bis 1907	1 350 000	—	785 381	09
681	Verlegung der Lokomotivwerkstätte von Königsberg i. Pr. nach Ponarth-Speichersdorf ... *) Ausschließlich: a) 200 000 M., die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind; b) 261 000 M., die aus den Baufonds der Bahnen von Angerburg nach Bischdorf, von Mohrungen nach Liebemühl, von Gumbinnen nach Szittkehmen und von Kruglanken nach Marggrabowa gedeckt werden.	*) 3 300 000	1905 bis 1907	1 950 000	—	412 188	69
682	Verstärkung der Kurmeszeris- und der Uszlenkisbrücke in km 57,7 und 56,2 der Strecke Tilsit—Memel	915 000	1906 und 1907	700 000	—	309 617	22
683	Herstellung eines Lokomotivschuppens auf Bahnhof Lyck	180 000	1906 und 1907	150 000	—	—	—
684	Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Brücken in km 46,4 und 59,6 der Strecke Allenstein—Kobbelbude	205 000	1906 und 1907	205 000	—	—	—
685	Herstellung eines neuen Empfangsgebäudes auf Bahnhof Braunsberg	150 000	1907	50 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
293 434	26	1 078 815	35	271 184	65	Die Erweiterung des Rangierbahnhofes nähert sich dem Abschluß. Auf dem Personenbahnhofe wurden in dem Berichtsjahre die Gleisumbauten, der Personentunnel und die Überdachungen der Mittelbahnsteige fertiggestellt. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
1 559 286	71	1 971 475	40	— 21 475	40	Die baulichen Anlagen sind bis auf einen Teil der neuen Gleise fertig, die maschinellen sind noch in der Ausführung. Die neue Dreherei ist bereits im Betriebe; die volle Inbetriebnahme der neuen Werkstätte ist für den 1. April 1908 in Aussicht genommen. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig geworden. Ende September 1907 betrug er 21 475 ℳ 40 ₰. *) Wegen der Verstärkung der bisher veranschlagten Gesamtmittel durch die Pauschbeträge aus den Nebenbahnfonds wird auf die Erläuterung zu Tit. 241 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
411 495	59	721 112	81	— 21 112	81	Die Kurmeszerisbrücke wurde am 20. Oktober 1906, die Uszlenkisbrücke am 7. Oktober 1907 dem Betriebe wieder übergeben. Die Restarbeiten sind im Gange. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate notwendig geworden. Ende September 1907 betrug er 21 112 ℳ 81 ₰.
24 784	87	24 784	87	125 215	13	Mit der Bauausführung ist im Berichtsjahre begonnen worden.
182 526	42	182 526	42	22 473	58	Die Verstärkungsarbeiten sind durchgeführt, die Abrechnung des Baufonds ist eingeleitet. Die Mittel sind ausreichend.
—	—	—	—	50 000	—	Die Bauausführung wird vorbereitet.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr.**)						
686	Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Brücke über die Alle in Stat. 641,8 der Strecke Güldenboden—Eydtkuhnen	263 000	1907	200 000	—	—	—
687	Umbau der Angerappbrücke in km 3,2 der Strecke Insterburg—Tilsit	680 000	1907	300 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Magdeburg.						
688	Beseitigung des Schienenüberganges des Breitenweges und Erweiterung des Bahnhofes in der Neuen Neustadt-Magdeburg	3 100 000	1896/97 bis 1903	3 100 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	45	74		
			Bleiben..	3 099 954	26	2 993 861	73
689	Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Braunschweig	5 380 000	1896/97 und 1898/99	830 000	—	5 014	28
690	Erweiterung des Bahnhofes Oschersleben	1 090 000	1897/98 bis 1903	1 090 000	—	1 030 604	13

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
10 000	—	10 000	—	190 000	—	Mit den Bauarbeiten wurde begonnen. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate notwendig werden.
—	—	—	—	300 000	—	Die Bauausführung ist in die Wege geleitet. Durch die Preissteigerung der verwendeten Materialien erhöhen sich die veranschlagten Gesamtkosten von 556 000 ℳ auf 680 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 247 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
106 092	53	3 099 934	26	—	—	Der Baufonds ist im Etatsjahre 1906 geschlossen worden, nachdem der Pauschbeitrag von 700 000 ℳ für den im Zusammenhange mit der Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Rothensee erfolgten Ausbau des fünften und sechsten Gleises vom Bahnhofe Neue Neustadt bis zum Hauptbahnhofe Magdeburg dem Baufonds für die Herstellung des Rangierbahnhofes zugeführt ist — vergl. lfde Nr 701 dieses Berichts.
—	—	5 014	28	824 985	72	Der der bisherigen Geldbewilligung zugrunde liegende Entwurf ist infolge Einspruchs der braunschweigischen Behörden nicht ausführbar; es befindet sich ein neuer Entwurf in der Bearbeitung, der s. Zt. vorgelegt werden wird. Inzwischen hat der stetig steigende Verkehr es erforderlich gemacht, eine provisorische Erweiterung der Anlagen auszuführen. Diese Erweiterung, deren Kosten auf rd. 300 000 ℳ veranschlagt sind, ist im Gange.
53 049	40	1 083 653	53	6 346	47	Die Restarbeiten wurden im Berichtsjahre fertiggestellt; der Abschluß des Baufonds steht in Kürze bevor. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg)						
691	Erweiterung des Bahnhofes Blumenberg und selbständige Einführung der Strecke Staßfurt—Blumenberg in diesen Bahnhof	320 000	1900 bis 1902	320 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	9 656	51		
			Bleiben..	310 343	49	303 411	97
692	Erweiterung des Bahnhofes Helmstedt	500 000	1901 bis 1905	500 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	26	07		
			Bleiben..	499 973	93	492 287	57
693	Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Magdeburg-Buckau	270 000	1902 und 1903	270 000	—	223 052	36
694	Erweiterung des Güterbahnhofes Bienenburg	260 000	1902 bis 1904	260 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	62	29		
			Bleiben..	259 937	71	253 565	86
695	Erweiterung des Bahnhofes Wernigerode	170 000	1902 und 1903	170 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	30	72		
			Bleiben..	169 969	28	164 704	62

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
6 931	52	310 343	49	—	—	Nach Beendigung der Bauarbeiten wurde der Baufonds im Etatsjahre 1906 geschlossen. Rückständig blieb die Verrechnung eines Betrages von 9 ℳ für den nachträglichen Erwerb einer Grabenfläche. Dieser Betrag ist inzwischen auf den Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben für 1907 übernommen worden.
7 686	36	499 973	93	—	—	Auch dieser Baufonds wurde im Etatsjahre 1906 geschlossen, seine Verpflichtungen sind erledigt.
31 788	11	254 840	47	15 159	53	Die Restarbeiten sind ebenfalls beendet, der Abschluß des Baufonds ist eingeleitet. Die Mittel werden ausreichen.
6 371	85	259 937	71	—	—	Der Baufonds ist nach Fertigstellung der Restarbeiten und nach beendeter Kostenabrechnung im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
5 264	66	169 969	28	—	—	Nach Erledigung seiner Verpflichtungen ist dieser Baufonds im Etatsjahre 1906 ebenfalls geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg)						
696	Erweiterung des Bahnhofes Frellstedt	160 000	1902 und 1903	160 000	—	126 050	99
697	Erweiterung des Bahnhofes Güsten	1 297 000	1902 bis 1907	1 297 000	—	1 176 672	53
698	Erweiterung des Bahnhofes Oker	263 000	1903 bis 1906	263 000	—	232 352	29
699	Auswechselung der eisernen Überbauten der Saalebrücke bei Grizehne (östliches Gleis)	192 000	1903 und 1904	192 000	—	169 298	42
700	Herstellung einer Steinbrechanlage bei Frankenscharrnhütte	200 000	1903 und 1904	200 000	—	159 231	08
701	Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Rothensee	*) 5 050 000	1904 bis 1907	1 600 000	—	—	—

*) Ausschließlich 500 000 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind, und abzüglich 700 000 ℳ Pauschbetrag aus dem Baufonds zur Beseitigung des Schienenüberganges des Breitenweges und zur Erweiterung des Bahnhofes in der Neuen Neustadt-Magdeburg (lfde Nr 688 dieses Berichts).

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf	Stand der Ausführung
11 967	05	138 018	04	21 981	96	Abgesehen von geringfügigen Restarbeiten, deren Vollendung in nächster Zeit zu erwarten steht, ist auch dieser Erweiterungsbau fertiggestellt. Der Baufonds wird noch im laufenden Etatsjahre geschlossen werden. Die Mittel reichen aus.
83 889	17	1 260 561	70	36 438	30	Die Arbeiten sind auch im Berichtsjahre gefördert worden und soweit gediehen, daß die gänzliche Fertigstellung der Erweiterung im laufenden Etatsjahre zu erwarten steht. Die Mittel sind ausreichend.
18 125	85	250 478	14	12 521	86	Die Erweiterung ist bis auf eine Viehrampe, deren Herstellung im Gange ist, fertiggestellt. Der Baufonds wird alsdann geschlossen werden. Die Mittel sind ausreichend.
22	95	169 321	37	22 678	63	Die Überbauten sind ausgewechselt; rückständig ist noch die Auswechselung der Auflagersteine und die Erneuerung eines Teiles des Pfeilermauerwerks. Mit diesen Arbeiten kann erst nach Auswechselung der Überbauten an den drei Saaleflutbrücken im nächsten Etatsjahre vorgegangen werden. Die Mittel werden ausreichen.
33 742	50	192 973	58	7 026	42	Die Steinbrechanlage ist im Monat April 1907 in Betrieb genommen. Nach Fertigstellung einiger im Gange befindlicher Vervollständigungen wird der Baufonds noch im laufenden Etatsjahre geschlossen werden können. Die Mittel reichen aus.
313 509	66	313 509	**) 66	1 286 490	34	Die Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre tunlichst gefördert; insbesondere wurde der Ausbau des fünften und sechsten Gleises vom Bahnhofe Neue Neustadt bis zum Hauptbahnhofe Magdeburg — vergl. lfde Nr 688 dieses Berichts — fertiggestellt. Die Erdarbeiten für den Rangierbahnhof sind in vollem Gange. Mit der Herstellung der Überführungen und des Fußgängertunnels ist begonnen.

**) Einschließlich des Pauschbeitrages des Baufonds für die Beseitigung des Schienenüberganges des Breitenweges usw. sind bis Ende September 1907 verausgabt worden 1 013 509 M. 66 Pf.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind:			bis Ende September 1906	
			durch den Etat für	Betrag			
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg)						
702	Erweiterung des Bahnhofes Burg	598 000	1904 bis 1907	598 000	—	346 955	87
703	Erweiterung der Anlagen für den Personenverkehr auf dem Hauptbahnhof in Magdeburg	526 000	1904 bis 1906	350 000	—	—	—
704	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Magdeburg in km 137—137,7 der Strecke Magdeburg—Berlin	2 110 000	1904 bis 1907	1 900 000	—	478 085	55
705	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Vienenburg—Bad Harzburg	446 000	1905 bis 1907	350 000	—	199 448	23
706	Herstellung von Einfahrgleisen mit Ablaufberg an der Ostseite des Bahnhofes Halberstadt	590 000	1906 und 1907	350 000	—	418	29
707	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Stendal—Osterburg	1 320 000	1906 und 1907	1 300 000	—	5 408	68
708	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Ehlebrücke bei Magdeburg in km 134,6 der Strecke Berlin—Magdeburg	214 000	1907	150 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
184 607	82	531 563	69	66 436	31	Der Erweiterungsbau ist im wesentlichen fertiggestellt. Es sind noch einige Vervollständigungen erforderlich, die sich teils in der Ausführung, teils in der Vorbereitung befinden. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
—	—	—	—	350 000	—	Infolge des stetig steigenden Verkehrs läßt es sich nicht umgehen, die Anlagen des Hauptpersonenbahnhofes in Magdeburg in größerem Umfange zu erweitern. Die Entwurfsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Die Bauarbeiten sollen daher vorläufig auf eine besonders dringliche Verbesserung der Gleis- und Bahnsteiganlagen beschränkt werden, deren Kosten zu 145 000 ℳ veranschlagt sind.
1 085 250	35	1 563 335	90	336 664	10	Die Auswechselung der letzten beiden Überbauten wird in Kürze erfolgen. Es sind alsdann noch einige Veränderungen an den Brückenpfeilern vorzunehmen, die voraussichtlich im Frühjahr 1908 fertiggestellt sein werden. Infolge Beschleunigung der Arbeiten wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die für 1908 zu bewilligende Schlußrate notwendig werden.
144 650	13	344 098	36	5 901	64	Das zweite Gleis ist am 17. Mai 1906 in Betrieb genommen; inzwischen sind die Restarbeiten nahezu fertiggestellt. Die Regelung des Grunderwerbs ist noch im Gange.
112 725	44	113 143	73	236 856	27	Die Arbeiten sind in der Ausführung begriffen, die Erdarbeiten sind fertiggestellt. Mit der Verlegung des Oberbaues ist begonnen.
483 979	16	489 387	84	810 612	16	Das zweite Gleis ist auf der ganzen Strecke seit dem 15. November 1907 im Betriebe. Die Restarbeiten sind im Gange.
841	84	841	84	149 158	16	Mit den Arbeiten ist begonnen.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg)						
709	Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Kosten des Umbaues der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Wittenberge	132 550	1907	100 000	—	—	—
710	Herstellung von verstärkten Überbauten für die Brücke über die Elbe bei Barby in km 118,0 bis 118,8 und für die Flutbrücke bei Flötz in km 116,0 bis 116,2 der Strecke Berlin—Blankenheim	3 050 000	1907	300 000	—	—	—
711	Erweiterung des Bahnhofes Hedersleben	297 000	1907	50 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Mainz.						
712	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden *) Ausschließlich 14 100 M, die dem Ausgabe-Soll des Baufonds hinzugetreten sind, weil die Stadt Wiesbaden einen gleich hohen Betrag zur Deckung nicht veranschlagter Kosten als verlorenen Zuschuß gezahlt hat, der bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt ist.	*) 20 730 000	1897/98 bis 1907	19 000 000	—	16 127 101	63
713	Herstellung neuer eiserner Überbauten für die Straßenbrücke über die Nahe bei Bingen **) Die Kosten dieses Baues werden von Preußen und Hessen je zur Hälfte getragen. Der hier nachgewiesene Geldbetrag stellt den preußischen Anteil dar.	**) 105 000	1903 und 1904	105 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	—	13		
			Bleiben . .	104 999	87	92 931	12

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	100 000	—	Die Vorbereitungen zum Umbau der Brücke sind im Gange.
—	—	—	—	300 000	—	Die Lieferung der neuen Überbauten ist vergeben. Wegen der Erhöhung des ursprünglich zu 2 560 000 ℳ veranschlagten Baukapitals auf 3 050 000 ℳ wird auf die Erläuterung zu Tit. 256 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908 Bezug genommen.
—	—	—	—	50 000	—	Nach Abschluß der im Gange befindlichen landespolizeilichen Prüfung des Entwurfs wird mit den Bauarbeiten begonnen werden.
4 110 751	04	20 237 852	*) 67	— 1 237 852	67	Nach der am 15. November 1906 erfolgten Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes sind die anschlagsmäßigen Arbeiten nahezu fertiggestellt worden. Zur ordnungsmäßigen Abwicklung des Betriebes und Verkehrs ist es indes erforderlich, noch einige, im Hauptkostenanschlage nicht vorgesehene Bauten — Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke zwischen Biebrich Ost und Wiesbaden und Bau eines zweiten Lokomotivschuppens — auszuführen. Dadurch und durch Mehrkosten, die infolge der Preissteigerung sämtlicher Arbeiten während der Bauzeit hervorgerufen worden sind, erhöhen sich die Gesamtkosten auf 20 730 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 263 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 1 237 852 ℳ 67 ₰. Eine Veräußerung von entbehrlich gewordenen Grundstücken konnte noch nicht stattfinden.
12 068	75	104 999	87	—	—	Die Restarbeiten sind fertiggestellt; der Baufonds ist im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Mainz**)						
714	Erweiterung des Bahnhofes Kestert	178 000	1905 bis 1907	150 000	—	22 717	39
715	Erweiterung des Bahnhofes Niederheimbach....	325 000	1905 bis 1907	200 000	—	19 851	28
716	Erweiterung der Betriebsstation Kostheim	378 000	1906 und 1907	250 000	—	—	—
717	Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Kreuznach	861 000	1906 und 1907	600 000	—	10 542	38
718	Herstellung eines Wasserwerks für die Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden	450 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Münster i. W.						
719	Erbauung einer Kesselschmiede für die Hauptwerkstätte Osnabrück	201 000	1902 bis 1904	201 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	2 943	94		
			Bleiben..	198 056	06	176 017	19
720	Erweiterung des Bahnhofes Kirchweyhe........	1 320 000	1903 bis 1907	1 000 000	—	342 862	55

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
55 427	03	78 144	42	71 855	58	Der Erweiterungsbau wurde im Berichtsjahre planmäßig gefördert und ist soweit gediehen, daß das herzustellende Überholungsgleis in Kürze wird in Betrieb genommen werden können. Auch die übrigen Anlagen gehen ihrer Vollendung entgegen.
60 688	01	80 539	29	119 460	71	Die Arbeiten haben Fortgang genommen, insbesondere wurden die Erdarbeiten und Durchlässe nahezu fertiggestellt.
188 824	69	188 824	69	61 175	31	Die Erweiterung wurde im Berichtsjahre in Angriff genommen und so gefördert, daß die Inbetriebnahme der gesamten Anlage in Kürze wird erfolgen können. Infolge Beschleunigung des Baues wird im Etatsjahre 1907 voraussichtlich ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Raten notwendig werden.
307 158	59	317 700	97	282 299	03	Die Arbeiten sind in vollem Gange. Das neue Empfangsgebäude ist im Rohbau nahezu fertiggestellt.
200	—	200	—	99 800	—	Von dem geplanten Bau eines bahneigenen Wasserwerks soll Abstand genommen werden, nachdem sich die Stadt Wiesbaden vertraglich verpflichtet hat, die zur Versorgung der Bahnanlagen in und bei Wiesbaden erforderlichen Wassermengen zu einem angemessenen Preise zu liefern. Die Zuleitungsanlagen sind, soweit sie im Bahngebiet liegen, eisenbahnseitig herzustellen.
22 038	87	198 056	06	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.
383 037	96	725 900	51	274 099	49	Die Bauausführung wurde auch im Berichtsjahre tunlichst gefördert. Der Grunderwerb ist geregelt bis auf einige Prozesse, die schweben.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind:			Verausgabt	
			durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Münster i. W.)						
721	Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers für die ostfriesische Küstenbahn von Emden bis Norden (Hinterstraße—Norden) unter Einführung des Hauptbahnbetriebes	3 675 000	1903 bis 1907	2 800 000	—	1 310 965	44
722	Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion zu Münster i. W.	245 000	1904 bis 1907	245 000	—	200 000	—
723	Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Wanne—Bremen vor Bahnhof Osnabrück	405 000	1905 bis 1907	350 000	—	—	—
724	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Bünde—Osnabrück	1 910 000	1905 bis 1907	1 500 000	—	378 572	30
725	Erweiterung der Dreherei in der Hauptwerkstätte zu Osnabrück	147 000	1906 und 1907	147 000	—	147	61
726	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Ihrhove—Emden	1 330 000	1906 und 1907	1 100 000	—	4 978	42
727	Einführung des Hauptbahnbetriebes auf der Nebenbahn Münster—Gronau	465 000	1906 und 1907	465 000	—	4 407	37

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	Pf	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	Pf	Stand der Ausführung
1 191 024	76	2 501 990	20	298 009	80	Der Hauptbahnbetrieb ist am 1. August 1906 eröffnet worden. Zur Vollendung des Baues bedarf es noch verschiedener Restbauten, die zum Teil im Gange sind, zum Teil sich in der Vorbereitung befinden.
44 094	39	244 094	39	905	61	Der Erweiterungsbau ist bis auf geringfügige Restarbeiten beendet und in Benutzung genommen. Die Mittel reichen aus.
26 485	67	26 485	67	323 514	33	Mit der Bauausführung wurde im Berichtsjahre begonnen. Die vorläufigen Gleisanlagen und die Notbrücke sind fertig, die Bodenschüttungen wurden in Angriff genommen.
821 714	96	1 200 287	26	299 712	74	Das zweite Gleis ist seit dem 11. März 1907 in vollem Umfange im Betriebe. Die Restarbeiten befinden sich im Gange.
2 261	89	2 409	50	144 590	50	Die Erweiterung ist in der Ausführung begriffen. Die Mittel werden ausreichen.
741 813	17	746 791	59	353 208	41	Das zweite Gleis ist auf der Teilstrecke Leer—Emden am 3. Juni 1907 in Betrieb genommen worden. Auf der Reststrecke Ihrhove—Leer ist die Gleislegung mit Ausnahme der Strecke über die Ledabrücke nahezu fertig. Die Ledabrücke befindet sich noch in der Herstellung.
326 376	42	330 783	79	134 216	21	Die Arbeiten sind im Berichtsjahre so gefördert worden, daß der Hauptbahnbetrieb am 1. Mai 1907 eröffnet werden konnte. Die noch notwendigen Arbeiten befinden sich im Gange. Die Mittel sind ausreichend.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Münster i. W.)						
728	Umgestaltung der Bahnanlagen zu Osnabrück . . . *) Ausschließlich 915 000 ℳ, die für Grunderwerb auf den 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 5 960 000	1907	300 000	—	—	—
729	Erweiterung der Hauptwerkstätte Lingen	1 755 000	1907	250 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Posen						
730	Erweiterung der Rangieranlagen auf Bahnhof Posen	230 000	1898/99	230 000	—	165 914	70
731	Erweiterung des Bahnhofes Posen (Gerberdamm)	600 000	1902 bis 1905	600 000	—	436 122	50
732	Erweiterung des Bahnhofes Grünberg i. Schl. . . **) Ausschließlich eines für Grunderwerb auf den Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben übernommenen Betrages von 26 000 ℳ und abzüglich eines Pauschbeitrages von 214 000 ℳ aus dem Baufonds der Nebenbahn von Christianstadt nach Grünberg i. Schl.	**) 421 000	1904 bis 1907	421 000	—	250 069	05
733	Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Posen—Kreuzburg	1 950 000	1905 bis 1907	1 400 000	—	107 938	83
734	Umgestaltung der Bahnanlagen bei Posen . . . . . . ††) Ausschließlich: a) 349 000 ℳ, die durch Pauschbeiträge aus den Baufonds für die Erweiterung der Rangieranlagen auf Bahnhof Posen und Erweiterung des Bahnhofes Posen (Gerberdamm) sowie für die Nebenbahnen von Grätz nach Posen und von Glowno (Posen) nach Janowitz gedeckt werden; b) 357 000 ℳ, die aus dem Grunderwerbs-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	††) 6 078 000	1906 und 1907	800 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	—	—	300 000	—	Die Bauausführung wird vorbereitet.
2 027	24	2 027	24	247 972	76	Mit den Arbeiten ist begonnen.
—	—	165 914	70	64 085	30	Die Erweiterung ist zum größten Teile ausgeführt. Die Fertigstellung der Restarbeiten wird im Zusammenhange mit der allgemeinen Umgestaltung der Bahnanlagen bei Posen stattfinden — vergl. nachstehend lfde Nr 734. Die Mittel reichen aus.
14 377	61	450 500	11	149 499	89	In ihren Hauptteilen ist auch diese Erweiterung fertiggestellt; einzelne Restarbeiten und kleinere Vervollständigungen werden gleichfalls im Zusammenhange mit der allgemeinen Umgestaltung der Bahnanlagen bei Posen ausgeführt. Die Mittel werden ausreichen.
74 960	93	325 029	†) 98	95 970	02	Der Erweiterungsbau ist im wesentlichen beendet. Auch die noch rückständigen Arbeiten nähern sich der Vollendung. Die Mittel reichen voraussichtlich aus. †) Einschließlich der durch den Pauschbeitrag des Baufonds Christianstadt—Grünberg i. Schl. gedeckten Ausgaben beträgt die Gesamtausgabe bis Ende September 1907: 589 029 ℳ 98 ₰
439 424	23	547 363	06	852 636	94	Die Arbeiten sind auf zwei Streckenabschnitten in der Hauptsache beendet; auf den anderen Abschnitten ist die Bauausführung zum Teil im Gange, zum Teil in der Vorbereitung.
—	—	—	—	800 000	—	Mit den Bauarbeiten ist begonnen. Infolge Steigerung der Bodenpreise und Ausdehnung der Forderungen militärischer Natur sowie durch die Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr erhöhen sich die aus dem Extraordinarium des Etats zu bestreitenden Gesamtkosten von 5 580 000 ℳ auf 6 078 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 285 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten M	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag M	Pf	bis Ende September 1906 M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Posen)						
735	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Jarotschin—Miloslaw	1 770 000	1906 und 1907	1 400 000	—	11 596	86
736	Erweiterung des Bahnhofes Ostrowo	450 000	1906 und 1907	300 000	—	132	70
737	Erweiterung des Bahnhofes Fürstenberg a. O. *) Ausschließlich 81 000 M, die für Grunderwerb aus dem 30 Millionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt sind.	*) 445 000	1907	100 000	—	—	—
738	Erbauung eines neuen Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Posen	1 943 000	1907	100 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken						
739	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Hanweiler—Landesgrenze	479 000	1899 bis 1901	479 000	—	347 965	46
740	Erweiterung des Bahnhofes Schleifmühle **) Ausschließlich 154 736 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 865 000	1900 bis 1905	865 000	—	702 138	38
741	Erweiterung der Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Karthaus	140 000	1900 und 1901	140 000	—	102 867	71
742	Erweiterung des Bahnhofes St. Wendel †) Ausschließlich 40 542 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	†) 485 000	1901 bis 1904	485 000	—	453 970	81

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
568 329	37	579 926	23	820 073	77	Die Teilstrecke Jarotschin—Zerkow wurde am 1. September 1907, die Teilstrecke Orzechowo—Miloslaw am 1. Oktober 1907 in Betrieb genommen. Die Eröffnung der Reststrecke Zerkow—Orzechowo steht bevor.
139 363	27	139 495	97	160 504	03	Die Erdarbeiten sind fertig. Oberbau, Stellwerke und Bahnsteigtunnel sind in Angriff genommen; auch die Hochbauten sind im Gange.
—	—	—	—	100 000	—	Die Bauvorbereitungen sind beendet, sodaß mit der Ausführung demnächst begonnen werden kann.
—	—	—	—	100 000	—	Die Vorbereitungen zu dieser Ausführung sind im Gange.
14 104	24	362 069	70	116 930	30	Das zweite Gleis ist am 30. September 1903 in Betrieb genommen worden. Zum Abschlusse des Baues sind noch die Überholungsanlagen auf dem Bahnhofe Hamweiler zu erweitern. Diese Restausführungen werden im Jahre 1908 beendet werden. Die Mittel reichen aus.
72 519	98	774 658	**) 36	90 341	64	Die Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt. Die Restarbeiten, die hauptsächlich Gleisverbesserungen betreffen, gehen der Vollendung entgegen. Die Mittel werden ausreichen.
21 344	44	124 212	15	15 787	85	Die neuen Lokomotivschuppenanlagen sind im Betriebe. Zum Abschlusse des Baues erübrigen noch einige Restarbeiten, deren Fertigstellung bis Ende des Etatsjahres 1907 zu erwarten ist. Die Mittel reichen aus.
13 224	60	467 195	†) 41	17 804	59	Die Erweiterung ist im wesentlichen durchgeführt; die Fertigstellung der Restarbeiten wird indes noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Mittel reichen aus.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken)						
743	Erweiterung des Bahnhofes Merzig .... *) Ausschließlich 38 863 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	*) 420 000	1901 bis 1904	420 000	—	361 397	57
744	Erweiterung des Nordflügels des Bahnhofes Karthaus	225 000	1901 bis 1903	225 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	3 364	43		
			Bleiben ..	221 635	57	209 913	04
745	Vermehrung der Lokomotivstände und der Wasserversorgungsanlagen auf Bahnhof Saarbrücken **) Ausschließlich 16 000 ℳ, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 280 000	1901 bis 1903	280 000	—	113 827	14
746	Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Burbach....	6 800 000	1902 bis 1907	3 700 000	—	2 105 118	85
747	Erweiterung des Bahnhofes Bullay...........	582 000	1902 bis 1905	582 000	—	508 324	30

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
28 068	71	389 466	*) 28	30 533	72	Auch dieser Erweiterungsbau ist in der Hauptsache beendet; seine Vollendung ist im nächsten Etatsjahre zu erwarten. Die Mittel sind voraussichtlich ausreichend.
11 722	53	221 635	57	—	—	Der Baufonds ist nach Beendigung der Kostenabrechnung im Etatsjahre 1907 geschlossen worden.
—	—	113 827	**) 14	166 172	86	Die Enteignung der erforderlichen Grundflächen ist durchgeführt. Mit dem Baue des Lokomotivschuppens, dessen Inangriffnahme von anderen größeren Ausführungen auf Bahnhof Saarbrücken abhängig war, ist vor kurzem begonnen worden. Die Mittel reichen voraussichtlich aus.
955 509	07	3 060 627	92	639 372	08	Die neue Wagenwerkstätte in Burbach ist am 1. Oktober 1906 in Betrieb genommen worden. Der Ausbau der in Saarbrücken verbleibenden Werkstätte für Lokomotivreparaturen wird im Laufe des Jahres 1908 beendet werden. Das bisher auf 3 900 000 M. veranschlagte Baukapital bedarf zu einer Erweiterung der Werkstattsanlagen in Burbach der Erhöhung auf 6 800 000 M. — vergl. die Erläuterung zu Tit. 292 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
58 261	94	566 586	24	15 413	76	Die Bahnhofserweiterung ist im wesentlichen durchgeführt. Das neue Empfangsgebäude wurde in Benutzung genommen. Auch der Rest der Gleisanlagen ist nach Abbruch des alten Empfangsgebäudes zur Ausführung gekommen. Der Abschluß der Bauarbeiten erfolgt in kurzem. Infolge gleichzeitiger Ausführung von Arbeiten im Interesse Dritter, wofür die Kosten auf den Baufonds verrechnet sind, werden Mehrkosten von etwa 14 800 M. eintreten, die bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachzuweisen sind. Ihnen steht indes eine bei den Einnahmen des Kap. 20 verrechnete Entschädigung der Beteiligten von 26 030 M. 22 Pf. gegenüber, so daß sachlich nicht eine Überschreitung, sondern eine Minderausgabe vorliegt.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind:			bis Ende September 1906	
			durch den Etat für	Betrag			
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken)						
748	Erweiterung des Bingerbrücker Flügels auf Bahnhof Neunkirchen .... *) Ausschließlich eines Betrages von rd 45 000 M, der für Grunderwerb auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen ist.	*) 835 000	1903 bis 1907	800 000	—	280 224	62
749	Erweiterung des Haltepunktes Trier Süd (früher Löwenbrücken)	150 000	1903 und 1905	150 000	—	130 320	49
750	Ausbau der Strecke Dudweiler—Friedrichsthal **) Ausschließlich 327 000 M, die auf den Grunderwerbs-Dispositionsfonds übernommen sind.	**) 2 356 000	1904 bis 1907	1 700 000	—	364 652	87
751	Erweiterung des Haltepunktes Wellesweiler....	243 000	1905 bis 1907	200 000	—	21 147	06
752	Erweiterung der Anlagen auf Bahnhof Saarbrücken .... †) Ausschließlich 2 336 000 M, die aus dem Baufonds der linksufrigen Saarbahn und dem Baufonds für die Herstellung eines Rangierbahnhofes zu Saarbrücken und für die Erweiterung der Anlagen für den Personen- und Güterverkehr daselbst in Pauschbeiträgen von 2 036 000 M und 300 000 M bestritten werden.	†) 1 425 000	1905 und 1906	100 000	—	—	—
753	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Andernach—Mayen	2 540 000	1906 und 1907	1 800 000	—	19	60
754	Erweiterung des Lokomotivschuppens auf dem Fischbachbahnflügel des Bahnhofes Neunkirchen	192 000	1906 und 1907	150 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
134 534	91	414 759	*) 53	385 240	47	Der Ausbau der Bliesbrücke ist erfolgt. Die Gleisarbeiten sind etwa zur Hälfte fertig.
18 451	57	148 772	06	1 227	94	Die Bauarbeiten sind beendet. Die Schließung des Baufonds wird vorbereitet. Die Mittel reichen aus.
660 554	27	1 025 207	**) 14	674 792	86	Der Ausbau ist auf der ganzen Strecke im Gange und wurde im Berichtsjahre kräftig gefördert. Das bisher auf 2 126 000 ℳ veranschlagte Baukapital bedarf infolge Preissteigerungen und einer Erweiterung des Entwurfs der Erhöhung auf 2 356 000 ℳ — vergl. die Erläuterung zu Tit. 294 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1908.
67 225	30	88 372	36	111 627	64	Zur Durchführung des Grunderwerbs schwebt das Enteignungsverfahren. Der Bau ist im Frühjahr 1907 begonnen und entsprechend gefördert worden.
—	—	—	††) —	100 000	—	Die Bauarbeiten, insbesondere diejenigen, die mit der am 1. Juli 1907 erfolgten Einführung der linksufrigen Saarbahn zusammenhängen, haben guten Fortgang genommen. ††) Die bis Ende September 1907 entstandenen Ausgaben im Betrage von 2 272 060 ℳ 75 ₰ sind aus den Pauschbeträgen gedeckt.
12 856	68	12 876	28	1 787 123	72	Die Arbeiten sind auf der ganzen Strecke im Gange.
45 243	10	45 243	10	104 756	90	Die Erdarbeiten sind zum größten Teil beendet. Mit dem Anbau an den Lokomotivschuppen wird in kurzem begonnen werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906	
		M		M	Pf	M	Pf
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken**)						
755	Herstellung eines Überholungsgleises auf Bahnhof Moselkern	142 000	1906 und 1907	142 000	—	—	—
756	Erweiterung des Bahnhofes Kirn	1 160 000	1906 und 1907	700 000	—	—	—
757	Verstärkung des Winninger Viadukts in km 8,6 der Moselbahn	163 000	1907	100 000	—	—	—
758	Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Saarbrücken	147 000	1907	100 000	—	—	—
759	Erweiterung der Lokomotivschuppenanlage auf Bahnhof Ehrang	174 000	1907	50 000	—	—	—
760	Erweiterung der Bahnhöfe Reden und Itzenplitz	1 048 000	1907	100 000	—	—	—
761	Erweiterung des Bahnhofes Saarlouis	1 150 000	1907	100 000	—	—	—
762	Erweiterung des Bahnhofes Birkenfeld-Neubrücke	290 000	1907	50 000	—	—	—
763	Herstellung eines Überholungsgleises auf dem Haltepunkte Namborn der Nahebahn	136 000	1907	50 000	—	—	—
764	Beseitigung von drei Wegübergängen in km 67,1 bis 67,2 der Nahebahn in Oberstein	116 000	1907	116 000	—	—	—
	Bezirk der Eisenbahndirektion zu Stettin.						
765	Erweiterung des Bahnhofes Stralsund	1 000 000	1901 bis 1906	1 000 000	—		
			Davon sind als erspart verrechnet	245	94		
			Bleiben . .	999 754	06	977 072	16

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
5 419	25	5 419	25	136 580	75	Der Grunderwerb ist im Gange. Soweit das Gelände bereits zur Verfügung stand, wurden die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers beendet. Die Mittel reichen aus.
58 008	80	58 008	80	641 991	20	Der Grunderwerb ist nahezu erledigt. Die Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers sind in vollem Gange; einzelne Hochbauten sind in Angriff genommen.
—	—	—	—	100 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
12 131	90	12 131	90	87 868	10	Ein Teil der neuen Gleise, Rampen- und Ladebühnenanlagen ist bereits fertig und in Betrieb genommen. Die Beendigung der übrigen Arbeiten ist im Jahre 1908 zu erwarten.
—	—	—	—	50 000	—	Die Bauvorbereitungen sind im Gange.
—	—	—	—	100 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	100 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	50 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	50 000	—	Wie vor.
—	—	—	—	116 000	—	Wie vor.
22 681	90	999 754	06	—	—	Der Baufonds ist nach Erledigung seiner Verpflichtungen im Etatsjahre 1906 geschlossen worden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Stettin)						
766	Erweiterung des Gemeinschaftsbahnhofes Neubrandenburg ... *) Anteil der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.	*) 260 000	1902 bis 1904	260 000	—	260 000	—
767	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Oranienburg—Löwenberg ...	670 000	1904 und 1905	550 000	—	513 542	40
768	Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Stargard i. Pom. ... †) Ausschließlich 400 000 ℳ, die durch einen Pauschbeitrag aus dem Baufonds der Nebenbahn $\frac{\text{Wusterwitz}}{\text{Arnswalde}}$—Callies gedeckt sind.	†) 612 000	1904 bis 1907	450 000	—	182 462	01
769	Erweiterung des Bahnhofes Gollnow ...	404 000	1904 bis 1907	350 000	—	54 650	94

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande M.	Pf.	Stand der Ausführung
—	—	260 000	—	—	—	Der Erweiterungsbau, der durch die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung zu Schwerin ausgeführt wurde, ist beendet. Der Baufonds ist im Etatsjahre 1906 geschlossen worden. Die auf den preußischen Anteil entfallenden Ausgaben betrugen insgesamt .... 308 721 M. 27 Pf. sodaß die bewilligten .... 260 000 = — = überschritten wurden um .... 48 721 M. 27 Pf. Diese Mehrkosten, die auf den umfangreicheren Ausbau der Stellwerks- und Sicherungsanlagen sowie auf eine dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Erweiterung der Güterschuppenanlagen zurückzuführen sind, werden in der Rechnung für das Etatsjahr 1906 bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben nachgewiesen — vergl. die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906.
8 851	52	522 393	**) 92	27 606	08	Das zweite Gleis ist im Betriebe. Einige Vervollständigungen sind noch im Gange. Die veranschlagten Mittel sind ausreichend.
306 324	36	488 786	†) 37	— 38 786	37	Die Bahnhofserweiterung ist in der Hauptsache durchgeführt; die Restarbeiten sind im Gange. Infolge Beschleunigung des Baues ist im Etatsjahre 1907 ein Vorgriff auf die später zu bewilligenden Bauraten notwendig geworden. Bis Ende September 1907 betrug er 38 786 M. 37 Pf.
93 936	73	148 587	67	201 412	33	Der Erweiterungsbau nahm im Berichtsjahre weiteren Fortgang; er wird zu Beginn des nächsten Etatsjahres beendet werden.

**) Einschließlich der durch die verstärkte Bautätigkeit im Etatsjahre 1904 über die bis dahin bereitgestellten Mittel hinaus entstandenen Aufwendungen betragen die Ausgaben bis Ende September 1907 642 393 M. 92 Pf. Die Mehrkosten sind im Etatsjahre 1904 als Etatsüberschreitung verrechnet worden; zum Ausgleich wird von der Anforderung der Schlußrate von 120 000 M. abgesehen werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Bewilligt sind: Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: **Eisenbahndirektionsbezirk Stettin**)						
770	Herstellung von Überholungsgleisen auf Bahnhof Scheune	320 000	1905 bis 1907	300 000	—	44 703	54
771	Erweiterung des Bahnhofes Belgard	200 000	1905 und 1906	150 000	—	35 104	33
772	Verstärkung des eisernen Überbaues der Peenebrücke in km 173,7 der Strecke Ducherow—Swinemünde	210 000	1905 und 1906	210 000	—	5 271	71
773	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Seehausen—Nechlin	1 050 000	1905 bis 1907	1 000 000	—	813 418	07
774	Erweiterung der Hauptwerkstätte Greifswald	462 000	1905 bis 1907	462 000	—	193 333	46
775	Erweiterung des Bahnhofes Eberswalde	1 600 000	1906 und 1907	700 000	—	7 751	13
776	Erweiterung der Hauptwerkstätte Stargard i. Pom.	992 000	1906 und 1907	500 000	—	9 986	54

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
232 682	41	277 385	95	22 614	05	Die Bauarbeiten werden in Kürze fertiggestellt werden. Die bewilligten Mittel werden infolge von Mehrkosten des Grund und Bodens, der im Wege der Enteignung erworben werden muß, nicht ausreichen. Die Feststellung des Mehrbedarfs ist im Gange.
75 568	59	110 672	92	39 327	08	Der Erweiterungsbau wurde im Berichtsjahre planmäßig gefördert. Die Beendigung der Arbeiten steht im Laufe des Etatsjahres 1908 zu erwarten.
121 925	28	127 196	99	82 803	01	Die Arbeiten sind in der Ausführung begriffen und werden voraussichtlich im nächsten Sommer vollendet werden. Die Mittel reichen aus.
163 176	19	976 594	26	23 405	74	Das zweite Gleis ist am 1. Mai 1906 in Betrieb genommen worden. Einige Restarbeiten befinden sich in der Vorbereitung.
236 035	22	429 368	68	32 631	32	Der Erweiterungsbau ist beendet. Es sind noch einige Maschinen zu beschaffen. Der Baufonds wird voraussichtlich im Etatsjahre 1907 geschlossen werden können. Die Mittel sind ausreichend.
228 936	17	236 687	30	463 312	70	Die Arbeiten wurden planmäßig gefördert, die Anlagen für den Güterverkehr sind bereits fertiggestellt, diejenigen für den Personenverkehr in der Ausführung begriffen.
148 759	58	158 746	12	341 253	88	Die Hochbauten sind im Gange, mit den Gleisanlagen wird in Kürze begonnen werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Veranschlagte Gesamtkosten ℳ	Bewilligt sind: durch den Etat für	Betrag ℳ	₰	bis Ende September 1906 ℳ	₰
	(Noch: Eisenbahndirektionsbezirk Stettin)						
777	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Angermünde—Seehausen	1 020 000	1906 und 1907	950 000	—	30 700	77
778	Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Stettin—Podejuch	500 000	1906 und 1907	400 000	—	4 936	05
779	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Oderbrücke in km 134,6 der Strecke Stettin—Stargard	181 000	1906 und 1907	181 000	—	—	—
780	Erweiterung des Bahnhofes Kolberg	581 000	1906 und 1907	300 000	—	130	40
781	Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion zu Stettin *) Ausschließlich 156 046 ℳ, die für den Ankauf eines Grundstücks dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben entnommen wurden.	*) 780 000	1906 und 1907	450 000	—	—	—
782	Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Dievenowbrücke in km 45,0 der Strecke Gollnow—Wollin	170 000	1907	100 000	—	—	—
783	Erweiterung des Bahnhofes Angermünde	2 214 000	1907	300 000	—	—	—

Ausgabe in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 ℳ	₰	Ausgabe im ganzen bis Ende September 1907 ℳ	₰	Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
750 125	17	780 825	94	169 174	06	Die Bauarbeiten sind im Berichtsjahre so gefördert worden, daß das zweite Gleis am 1. Mai 1907 in Betrieb genommen werden konnte. Die Restarbeiten sind im Gange.
132 953	28	137 889	33	262 110	67	Die sämtlichen Arbeiten sind in der Ausführung begriffen, die Erdarbeiten nahezu beendet.
104 424	—	104 424	—	76 576	—	Der größere Überbau ist fertig, die Auswechselung der kleineren wird vorbereitet. Feststellungen über die Zulänglichkeit der Mittel sind eingeleitet.
130 685	78	130 816	18	169 183	82	Der Bau ist in vollem Gange; die Hochbauten sind zum Teil bereits fertiggestellt.
142 336	05	142 336	*) 05	307 663	95	Die Bauarbeiten sind kräftig gefördert, sie werden voraussichtlich im Etatsjahre 1909 im wesentlichen beendet werden.
—	—	—	—	100 000	—	Die Arbeiten sind vergeben.
9 817	12	9 817	12	290 182	88	Die Erdarbeiten sind im Gange; mit den Hochbauten wird demnächst vorgegangen werden.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Dafür sind bisher in Raten bewilligt worden			Ausgabe					
		durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906		in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907	
			M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
	Zentralfonds.									
784	Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken	1878/79 bis 1904	25 800 000	—	24 981 018	48	372 255	68	25 353 274	16
785	Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen...	1890/91 bis 1907	7 800 000	—	4 761 591	66	582 705	56	5 344 297	22
786	Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen................	1894/95 bis 1907	21 600 000	—	13 977 220	03	2 295 222	19	16 272 442	22
787	Aufstellung von Ausfahrsignalen..........	1900 bis 1904	5 000 000	—	4 660 779	86	109 867	96	4 770 647	82
788	Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen	1902	37 000 000	—	36 628 057	87	334 922	15	36 962 980	02
789	Desgleichen............	1903	15 000 000	—	14 813 134	57	161 203	07	14 974 337	64
790	Desgleichen............	1904	25 000 000	—	25 000 000	—	—	—	25 000 000	—

Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
446 725	84	Die Zusammenfassung der Weichen und Signale für Rechnung dieser Geldmittel wurde in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis dahin 1907 a) fertiggestellt auf den Bahnhöfen: Waldenburg, Sollstedt, Konitz, Illowo, Eisenach und Kunigundeweiche, b) weitergeführt auf den Bahnhöfen Herne G. und Glowno sowie eingeleitet auf Bahnhof Herford. Außerdem wurden für Rechnung dieser Geldmittel auf einer Reihe von Bahnhöfen die vorhandenen Stellwerke mit Einrichtungen versehen, die eine erhöhte Sicherheit beim Durchfahren von Weichen bieten.
2 455 702	78	Die Herstellung der Brandschutzanlagen hat im Berichtsjahre nach den durch die Vorschriften über die „Anlage und Behandlung der Feuerschutzstreifen an den Haupt- und Nebenbahnen innerhalb der Waldbestände" neu geschaffenen Grundlagen regen Fortgang genommen. Die Vermehrung und Verbesserung der Anlagen zur Verhütung von Schneeverwehungen ist gleichfalls weiter vorgeschritten.
5 327 557	78	Die Arbeiten und Beschaffungen zur Herstellung der hier in Betracht stehenden elektrischen Sicherungsanlagen sowie zur Aufstellung der Ausfahrsignale sind in dem Berichtsjahre planmäßig gefördert worden.
229 352	18	(siehe oben)
37 019	98	Aus diesen Mitteln zuzüglich des hessischen, auf rd 755 000 ℳ sich beziffernden Anteils wurden 3 Doppelschraubendampfboote, 259 Lokomotiven, 627 Personenwagen, 3 650 Güterwagen und 28 Drehgestelle beschafft und 77 Personenwagen in Arztwagen umgewandelt. Die Abrechnung der Kosten ist eingeleitet.
25 662	36	Für Rechnung dieser Mittel zuzüglich des hessischen, auf rd 306 000 ℳ sich beziffernden Anteils sind 148 Lokomotiven und 368 Personenwagen beschafft. Die Abrechnung der Kosten ist eingeleitet.
—	—	Für Rechnung dieser Mittel zuzüglich des nach der Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1904 bei Tit. 202 des Etats-Extraordinariums als Überschreitung verrechneten Betrages von 11 100 000 ℳ und des hessischen, auf rd 740 000 ℳ sich beziffernden Anteils sind 150 Lokomotiven, 510 Personen- und Gepäckwagen und 5 970 Güterwagen beschafft. Die Abrechnung der Kosten ist im Gange. Von den anteiligen preußischen Mitteln waren Ende September 1907 noch im Bestande 527 457 ℳ 16 ₰, über die durch vorbezeichnete Beschaffungen verfügt ist.

Lfde Nr	Bezeichnung der Bauausführung oder Beschaffung	Dafür sind bisher in Raten bewilligt worden			Ausgabe					
		durch den Etat für	Betrag		bis Ende September 1906		in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907	
			M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf
791	Vermehrung der Betriebsmittel für die bereits bestehenden Staatsbahnen	1905	30 000 000	—	30 000 000	—	—	—	30 000 000	—
792	Desgleichen	1906	45 000 000	—	1 412 681	76	36 581 603	26	37 994 285	02
793	Desgleichen	1907	50 000 000	—	—	—	—	—	—	—
794	Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten	1900 bis 1907	11 000 000	—	7 697 873	48	1 156 715	02	8 854 588	50
795	Herstellung von schwerem Oberbau	1903 bis 1907	75 000 000	—	44 210 732	18	14 402 500	75	58 613 232	93

Mithin blieben Ende September 1907 im Bestande ℳ	₰	Stand der Ausführung
—	—	Für Rechnung dieser Mittel zuzüglich des nach der Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1905 bei Tit. 214 des Etats-Extraordinariums als Überschreitung verrechneten Betrages von 9 400 000 ℳ und des hessischen, auf rd 805 000 ℳ sich beziffernden Anteils sind bisher 140 Lokomotiven, 576 Personen- und Gepäckwagen, 5 655 Güterwagen und 10 Triebwagen für elektrischen Zugbetrieb beschafft worden. Die Abrechnung der Kosten ist eingeleitet. Von den anteiligen preußischen Mitteln waren Ende September 1907 noch im Bestande 573 607 ℳ 07 ₰, über die durch vorbezeichnete Beschaffungen verfügt ist.
7 005 714	98	Für Rechnung dieser Mittel zuzüglich des nach der Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906 bei Tit. 266 des Etats-Extraordinariums als Überschreitung verrechneten Betrages von 50 000 000 ℳ und des hessischen, auf rd 1 945 000 ℳ sich beziffernden Anteils sind bisher 185 Lokomotiven, 758 Personen- und Gepäckwagen, 22 Triebwagen für elektrischen Zugbetrieb, 40 Radsätze und 7 349 Güterwagen beschafft. Von den anteiligen preußischen Mitteln waren Ende September 1907 insgesamt noch im Bestande 57 005 714 ℳ 98 ₰, über die durch weitere Beschaffungen verfügt ist.
50 000 000	—	Für Rechnung dieser Mittel zuzüglich des hessischen, auf rd 1 025 000 ℳ sich beziffernden Anteils sollen etwa 210 Lokomotiven, 910 Personenwagen und 3 000 Gepäck- und Güterwagen beschafft werden, die zum größten Teil in Bestellung gegeben sind.
2 145 411	50	Aus diesen Mitteln sind rd 2 080 Wohnungen teils fertiggestellt, teils in der Ausführung oder Vorbereitung begriffen.
16 386 767	07	Die Herstellung des schweren Oberbaues ist auf den Strecken, die bei den nebenstehenden Kostenraten aus den Etats für 1903 bis 1907 in Betracht kommen, in der Hauptsache durchgeführt.

II. Rechenschaftsbericht

über

die Verwendung des Dispositionsfonds von 2 500 000 Mark zu unvorhergesehenen außerordentlichen Ausgaben für das Etatsjahr 1906.

Nach dem vorjährigen Nachweis über die Verwendung des im Etatsextraordinarium der Eisenbahnverwaltung ausgesetzten Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben für die für Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnen sowie zur Deckung von Ausgaben bereits geschlossener extraordinärer Baufonds, insofern diese Ausgaben innerhalb der ursprünglich bewilligten Summe liegen, sind von den Mitteln dieses Dispositionsfonds am Jahresschlusse für 1905 zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen worden 69 529 ℳ 22 ₰. Hierzu treten die unter Tit. 268 des Etatsextraordinariums für 1906 bewilligten 2 500 000 ℳ, ferner 20 832 ℳ 71 ₰, die im Etatsjahre 1906 an anschlagsmäßigen Ausgaben der Vorjahre erspart sind, und endlich 1 683 750 ℳ, um welchen Betrag nach der Bemerkung b zu dem vorgenannten Etatstitel dieser Dispositionsfonds überschritten werden konnte, weil zu den auf ihn im Etatsjahre 1906 übernommenen Ausgaben von Dritten sieben Zuschüsse von 11 100 ℳ, 30 000 ℳ, 111 300 ℳ, 125 600 ℳ, 180 000 ℳ, 16 000 ℳ und 1 209 750 ℳ geleistet werden (vergl. nachstehend Pos. 1, 5, 6, 8, 10, 13 und 14), die bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung kommen. Es standen also insgesamt zur Verfügung 4 274 111 ℳ 93 ₰. Auf diese Summe wurden im Etatsjahre 1906 folgende Ausgaben verrechnet:

		ℳ	₰
1.	für die Erweiterung des Bahnhofes Finkenkrug	285 000 ℳ	— ₰
2.	für die Herstellung von Aufstellungsgleisen auf dem Anhalter Güterbahnhofe in Berlin	150 000 »	— »
3.	für die Erweiterung des Wasserwerkes in Halensee und der Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Grunewald	396 000 »	— »
4.	für den Ausbau der eisenbahnfiskalischen Straße beim Bahnhofe Wannsee	170 000 »	— »
5.	für die Erweiterung des Haltepunktes Niederreichensachsen zu einem Bahnhofe einschließlich Verlegung der Wegeübergänge von km 197,1 und 197,5 nach km 197,2	120 000 »	— »
	zu übertragen	1 121 000 ℳ	— ₰

		ℳ	₰
	Übertrag	1 121 000 ℳ	— ₰
6.	für die Erweiterung des Bahnhofes Crefeld-Linn	418 000 »	— »
7.	für die Erweiterung des Bahnhofes Godesberg, weitere Kosten	22 000 »	— »
8.	für die Verlegung der Strecke Kray Nord — Gelsenkirchen zwischen km 0,0—1,35 östlich der Zeche Bonifazius	206 000 »	— »
9.	für den Umbau der Hansabrücke auf dem Rangierbahnhofe Dortmund in km 115,90 + 70 der Strecke Mengede—Dortmund	240 000 »	— »
10.	für die Verbesserung der Einfahrten in den Bahnhof Duisburg, weitere Kosten	180 000 »	— »
11.	für die Erbauung eines Inspektionsgebäudes in Torgau, weitere Kosten	39 000 »	— »
12.	für die Erweiterung des Bahnhofes Biederitz (Nordseite)	167 000 »	— »
13.	für die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Biebrich	455 000 »	— »
14.	für die Herstellung baulicher Anlagen im militärischen Interesse auf mehreren Stationen	1 209 750 »	— »
15.	für Grunderwerbungen zur künftigen Erweiterung verschiedener Bahnanlagen	201 896 »	63 »
16.	für bereits geschlossene extraordinäre Baufonds, wie weiter unten im einzelnen nachgewiesen	13 826 »	05 »
	zusammen	4 273 472 ℳ	68 ₰

Die Notwendigkeit dieser bringlichen Ausgaben im Etatsjahre 1906 war nicht vorherzusehen; es standen daher besondere Deckungsmittel dafür nicht zur Verfügung, so daß der Dispositionsfonds in Anspruch genommen werden mußte.

Über den verbliebenen Bestand dieses Fonds von 639 ℳ 25 ₰ ist inzwischen gleichfalls Bestimmung getroffen; seine Verwendung wird im nächsten Rechenschaftsbericht nachgewiesen werden.

Zu den obigen Ausgaben ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1.

Auf dem Bahnhofe Finkenkrug hat seit der Anlage der Kolonien Neufinkenkrug, Waldheim und Falkenhain der Ausflugsverkehr einen so erheblichen Umfang angenommen, daß Sonntags bei gutem Wetter während der Abendstunden bis zu 3 000 Personen nach Spandau und Berlin zurückzubefördern sind. Das erfordert die Einlegung von Sonderzügen von Berlin, die bisher mangels einer Kehrgleisanlage in Finkenkrug bis Nauen durchgeführt werden mußten. Um diesen unwirtschaftlichen Weiterlauf der Züge zu vermeiden, ist im Etatsjahre 1906 angesichts der Verkehrssteigerung mit der Herstellung von Kehrgleisen in Finkenkrug vorgegangen worden. Hierdurch wird zugleich der Bahnhof Nauen entlastet werden, was deshalb erforderlich ist, weil dort der Vorortverkehr auf

den auch dem Fernverkehr dienenden Gleisen und Bahnsteigen abgefertigt werden muß. Bei der Auseinanderziehung der Hauptgleise für die Kehranlage soll gleichzeitig an Stelle des bestehenden Seiten- und Zwischenbahnsteigs ein ohne Schienenüberschreitung zugänglicher Mittelbahnsteig angelegt werden. Die Kosten der Ausführung sind auf 285 000 M veranschlagt. — Auf Antrag der Deutschen Ansiedlungsbank soll der Tunnel nicht nur als Zugang zu dem Bahnsteig benutzt, sondern auch als Durchgang von einer Bahnseite zur andern für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden. Die Ansiedlungsbank hat für diese Vergünstigung einen Baukostenbeitrag von 11 100 M geleistet; sie stellt außerdem einen Teil des erforderlichen Grund und Bodens der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung. Der bare Beitrag von 11 100 M ist bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung gelangt, weshalb das Soll des Dispositionsfonds um denselben Betrag erhöht worden ist.

Zu 2.

Die Aufstellungsgleise des Anhalter Güterbahnhofes in Berlin erwiesen sich im Jahre 1906 für die pünktliche Durchführung der Zugbildung als unzureichend, so daß Schwierigkeiten im Fernverkehr der vom Anhalter Bahnhofe ausgehenden Linien und der Anschlüsse entstanden. Um für die geordnete Abwicklung bereits des Sommerverkehrs 1907 entsprechend seiner zu erwartenden Steigerung vorzusorgen, war es nötig, eine Vermehrung der Abstellanlagen, deren Kosten zu 150 000 M veranschlagt sind, sofort in die Wege zu leiten.

Zu 3.

Die Feuerlöscheinrichtungen für die ausgedehnten und wertvollen Baulichkeiten des Bahnhofes und der Werkstatt Grunewald bedürfen eines Wasserdrucks von vier Atmosphären, während der Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Grunewald nur ein solcher von einer Atmosphäre zur Verfügung steht. Auch genügt das auf Bahnhof Halensee vorhandene Wasserwerk bei vielen Gelegenheiten nicht zur Deckung des Bedarfs. Bis vor kurzem konnte in Brandfällen oder bei sonstigem außergewöhnlichen Wasserverbrauch Wasser mit ausreichendem Drucke und in genügender Menge aus dem Wasserwerk der Stadt Charlottenburg entnommen werden. Da jedoch die Stadt, nachdem der bisherige Wasserlieferungsvertrag abgelaufen war, aus gesundheitlichen Rücksichten die Verbindung ihres Wasserwerks mit den Bahnleitungen aufgehoben hat und nur noch Trink- und Wirtschaftswasser in ein hierzu besonders anzulegendes Leitungsnetz abgeben wird, ist jene Aushilfe nicht mehr möglich. Zur Beseitigung der Mängel war es erforderlich, auf Bahnhof Grunewald einen Wasserturm zu errichten und das Wasserwerk in Halensee sowie das Rohrnetz zu erweitern. Wegen der Dringlichkeit dieser Bauausführungen mußten die auf 396 000 M veranschlagten Mittel noch im Etatsjahre 1906 aus dem Dispositionsfonds bereitgestellt werden.

Zu 4.

Die am Bahnhof Wannsee vorbeiführende, seiner Zeit von der Verwaltung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn angelegte Strecke der Straßenverbindung Hundekehle—Wannsee—Potsdam hat sich bei dem immer mehr steigenden Fuhrwerksverkehr in ihren Abmessungen als nicht mehr ausreichend erwiesen. Da die Zustände alsbaldige Abhilfe erheischten, erübrigte nur, die zum Ausbau dieser eisenbahnfiskalischen Chausseestrecke erforderlichen, zu 170 000 M veranschlagten Mittel noch im Etatsjahre 1906 dem Dispositionsfonds zu entnehmen.

Zu 5.

Der Ort Reichensachsen war bisher trotz seiner Lage an zwei Eisenbahnlinien mit seinem Güterverkehr auf die benachbarten, zum Teil entfernt belegenen Stationen Niederhone, Eschwege, Bischhausen und Hoheneiche angewiesen. Es wurde der Mangel einer Güterhaltestelle am Orte umsomehr empfunden, als namentlich der dortige Verkehr mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen lebhaft und in ständiger Entwicklung begriffen ist. Die infolgedessen dringliche Abhilfe ließ sich dadurch schaffen, daß der bereits vorhandene, an der Linie Göttingen—Bebra belegene Personenhaltepunkt Niederreichensachsen zu einem Bahnhofe ausgebaut wurde. Gleichzeitig mit dem Ausbau ist im Betriebsinteresse die Verlegung des Planüberganges von km 197,5 nach km 197,2 und die Aufhebung des Planüberganges in km 197,1 vorgenommen worden. Die Kosten belaufen sich — ausschließlich des zum Ausbau des Haltepunktes erforderlichen Grund und Bodens, der von den Beteiligten unentgeltlich hergegeben wurde — anschlagsmäßig auf 120 000 M. Die Beteiligten zahlten außerdem einen baren Beitrag von 30 000 M zu den Baukosten. Letzterer ist bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung gekommen, weshalb das Soll des Dispositionsfonds um 30 000 M zu erhöhen war.

Zu 6.

Die Verkehrsanlagen des Bahnhofes Crefeld-Linn, insbesondere das Empfangsgebäude und die Bahnsteiganlagen, haben sich für den gesteigerten Verkehr als unzureichend erwiesen. Mit der infolgedessen gebotenen Erweiterung des Bahnhofes mußte im Etatsjahre 1906 unverzüglich vorgegangen werden, zumal es angezeigt war, sie im Zusammenhange mit einer Verlegung der Hauptgleise auszuführen, die von der Stadt Crefeld zwecks besseren Anschlusses ihrer Hafenbahn beantragt und ebenfalls dringlich war. Durch die gleichzeitige Ausführung dieser Arbeiten können einerseits die mit den Umbauten verbundenen Betriebserschwernisse auf ein möglichst geringes Maß beschränkt, andererseits aber auch die Arbeiten wirtschaftlicher gestaltet werden. Zu den auf 418 000 M veranschlagten Kosten hat die Stadt Crefeld vertraglich einen Pauschbeitrag von 111 300 M geleistet. Derselbe ist bei Kap. 21 des Etats vereinnahmt worden, weshalb das Soll des Dispositionsfonds um den gleichen Betrag zu erhöhen war.

Zu 7.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Godesberg sind aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben im Etatsjahre 1905 518 000 M bereitgestellt worden. Dieser Geldbetrag mußte auf Grund der ausführlichen Veranschlagung der Kosten für das neue Empfangsgebäude auf 540 000 M erhöht und der danach vorliegende Mehrbetrag von 22 000 M ebenfalls auf den Dispositionsfonds, und zwar für das Etatsjahr 1906, übernommen werden.

Zu 8.

Auf der Hauptbahn Kray Nord—Gelsenkirchen waren auf der Strecke vom Bahnhof Kray Nord bis km 1,8 infolge der durch Bergbau verursachten Bodensenkungen im Laufe der Zeit ungünstige Neigungsverhältnisse entstanden. So lag unmittelbar vor dem genannten Bahnhof eine Steigung 1 : 70, deren nachteilige Wirkung noch besonders dadurch gesteigert wurde, daß sie mit einer Krümmung von 190 m Halbmesser zusammenfiel. Dieser Zustand bildete ein Betriebshindernis und

erschwerte den Verkehr der vor dem Bahnhof zum Halten kommenden Züge. Es war daher eine Verbesserung der Neigungsverhältnisse notwendig, die sich am einfachsten und billigsten durch eine Verlegung der Strecke erreichen ließ. Die Kosten dieser Bauausführung, mit der nach Abschluß der Vorverhandlungen alsbald vorzugehen war, sind auf 206 000 M. veranschlagt. Die Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, die ein Interesse an der Bauausführung hat, zahlte zu den Kosten einen Beitrag von 123 400 M. und übereignete der Eisenbahnverwaltung den für die Linienverlegung erforderlichen Grund und Boden kosten- und lastenfrei. Dagegen wurde das für Eisenbahnzwecke entbehrlich gewordene Gelände des alten Bahnkörpers an die Bergbaugesellschaft abgetreten. Der genannte Beitrag und ein von der Gemeinde Kray zu den Baukosten geleisteter Zuschuß von 2 200 M., zusammen 125 600 M. sind bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung gekommen, weshalb auf Grund der durch den Etat gegebenen Ermächtigung das Soll dieses Dispositionsfonds in gleicher Höhe zu verstärken war.

Zu 9.

Der Untergrund des Unterführungsbauwerks in km 115,90 + 70 der Strecke Mengede—Dortmund hat sich im Laufe der Jahre als nicht ausreichend tragfähig erwiesen. Auch haben sich Drehungen der Widerlager in horizontaler Richtung gezeigt, die bei dem spitzen Winkel, in dem die beiden Cöln-Mindener Personen- und Schnellzuggleise an dieser Stelle über die Gleise der Emschertalbahn überführt werden, zu Bedenken Anlaß geben. Hierzu kommt noch, daß infolge des Bergbaubetriebes Bodensenkungen eingetreten sind, die in den letzten drei Jahren über 1 m betrugen. Die Kosten für die Hebung der Strecke fallen den beteiligten Zechen zur Last. Mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit und den im stetigen Steigen begriffenen Verkehr auf den schon stark belasteten Strecken ist es geboten, im Zusammenhang mit diesen Hebungsarbeiten, die unverzüglich einzuleiten waren, das Bauwerk mit einem breiteren Fundament herzustellen. Die Kosten für das neue Bauwerk belaufen sich nach dem Anschlage auf 240 000 M.

Zu 10.

Für die Verbesserung der Einfahrten in den Bahnhof Duisburg wurden im Etatsjahre 1903 1 067 000 M. diesem Dispositionsfonds entnommen. Vor Beginn der Bauausführung erklärte sich die Stadt Duisburg bereit, für eine in ihrem Interesse vorzunehmende, im Kostenanschlag nicht vorgesehene Änderung der Unterführung der Mülheimerstraße in Duisburg einen Pauschbeitrag von 180 000 M. zu leisten. Da letzterer bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung kommt, war auf Grund des Etatsvermerks das Soll dieses Dispositionsfonds um einen gleich hohen Betrag zu verstärken.

Zu 11.

Zur Erbauung eines Inspektionsgebäudes in Torgau sind aus dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben für das Etatsjahr 1905 der ursprünglichen Veranschlagung entsprechend 134 000 M. bereitgestellt worden. Wie bereits in dem Rechenschaftsbericht über die Verwendung jenes Fonds dargetan, erhöhten sich die Kosten bei der Ausführung auf 173 000 M., so daß ein weiterer Betrag von 39 000 M. auf den Dispositionsfonds für das Etatsjahr 1906 übernommen werden mußte.

Zu 12.

In den letzten Jahren hat der Personenverkehr auf dem Bahnhofe Biederitz, insbesondere der Sonntags-

verkehr von Ausflüglern, außergewöhnlich zugenommen, so daß bei einzelnen Zügen nahezu 1 000 Personen der Beförderung harren. Die vorhandenen Anlagen reichten hierfür bei weitem nicht aus; es wurde eine Erweiterung des Empfangsgebäudes und der Bahnsteiganlagen sowie die Herstellung schienenfreier Zugänge zu den Bahnsteigen erforderlich. Die eingetretene Vermehrung der Züge machte es ferner notwendig, das Überholungsgleis für Güterzüge der Richtung Berlin—Magdeburg auch für Güterzüge der umgekehrten Richtung einzurichten. Die Kosten dieser unaufschieblichen und deshalb im Etatsjahre 1906 alsbald in Angriff genommenen Bauausführungen sind zu 167 000 M. veranschlagt.

Zu 13.

Der südlich der Adolphstraße in Biebrich am Ende der Zweigbahn Kurve—Biebrich gelegene, dem Personen- und Güterverkehr dienende Staatsbahnhof (Rheinbahnhof) genügt nicht mehr den gesteigerten Ansprüchen des Betriebes und Verkehrs. Er ist von der ehemaligen Taunus-Eisenbahngesellschaft erbaut und im Jahre 1840 dem Betriebe übergeben worden. Im Jahre 1872 wurde er mit der Strecke Frankfurt a. M.—Wiesbaden vom preußischen Staate übernommen und hat seit dieser Zeit eine wesentliche Erweiterung nicht erfahren. Neben der Unzulänglichkeit seiner Anlagen ist auch die Lage des Bahnhofes für den Betrieb störend, weil bei dem lebhaften Verkehr auf dem am nördlichen Ende befindlichen Planübergang der Adolphstraße eine fortwährende gegenseitige Behinderung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs stattfindet. Eine Erweiterung und Verlegung war daher notwendig und mit Rücksicht auf die Verkehrssteigerung so dringend, daß mit den Arbeiten bereits im Etatsjahre 1906 begonnen werden mußte. Es wird die ganze Bahnhofsanlage auf die Ostseite der Wilhelmsstraße verschoben und dort unter Aufhebung des Personenverkehrs für die Strecke Kurve—Rheinbahnhof lediglich ein leistungsfähiger Güterbahnhof errichtet. Gleichzeitig ist mit der Errichtung eines Haltepunktes für den Personenverkehr an der Überführung der Biebrich-Wiesbadener Allee über die Diezer Linie und das Gütergleis Kurve—Dotzheim vorgegangen worden. Zu den für die gesamte Ausführung aufzuwendenden anschlagsmäßigen Kosten von 455 000 M. hat die Stadt Biebrich einen baren Beitrag von 16 000 M. geleistet; außerdem hat sie den zur Errichtung des Haltepunktes erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich hergegeben. Der Zuschuß gelangte bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung, weshalb in Ausführung des Etatsvermerks das Soll dieses Dispositionsfonds um den Betrag von 16 000 M. zu verstärken war.

Zu 14.

Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat auch im Etatsjahre 1906 auf einer größeren Anzahl von Bahnhöfen und auf einigen Bahnstrecken die Ausführung von solchen baulichen Anlagen, die im militärischen Interesse nötig geworden sind, gegen eine vom Reich in Höhe der veranschlagten Kosten zu zahlende Pauschvergütung übernommen. Da mit den Bauten sofort vorzugehen war, mußten die zu 1 209 750 M. veranschlagten Kosten auf diesen Dispositionsfonds übernommen werden. Gleichzeitig ist mit Rücksicht darauf, daß die Pauschvergütung des Reichs bei Kap. 21 des Etats zur Vereinnahmung kommt, das Soll des Dispositionsfonds auf Grund der durch den Etat gegebenen Ermächtigung um 1 209 750 M. verstärkt worden.

Zu 15.

An verschiedenen Orten, wo die Bahnanlagen demnächst zu erweitern sind, ist im Etatsjahre 1906 für Rechnung dieses Dispositionsfonds mit dem Erwerb von Grund und Boden, der zur Erweiterung notwendig ist, vorgegangen worden, um einer drohenden Verteuerung der Kosten vorzubeugen. Diese Erwerbungen, für die andere, besondere Geldmittel nicht zur Verfügung standen, erforderten:

im Eisenbahndirektionsbezirk:

a) Danzig	7 000 *M.*	— *Pf.*
b) Essen a. R.	54 896 "	63 "
c) Halle a. S.	6 300 "	— "
d) Hannover	25 200 "	— "
e) Kattowitz	108 500 "	— "
zusammen die hier verrechnete Aufwendung von	201 896 *M.*	63 *Pf.*

Zu 16.

Nach Abschluß der in der nachstehenden Tabelle aufgeführten extraordinären Baufonds sind zu Lasten dieser Fonds im Etatsjahre 1906 noch die dabei angegebenen Ausgaben von zusammen 13 826 *M.* 05 *Pf.* erforderlich geworden. Da die Ausgaben, wie in der Tabelle nachgewiesen, innerhalb der ursprünglich bewilligten Summen liegen, waren sie gemäß der Zweckbestimmung des Dispositionsfonds auf diesen zu übernehmen.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bauausführung, für welche nach Abschluß des Fonds die nachträgliche Ausgabe geleistet worden ist	Betrag der nachträglichen Ausgabe						Die Mittel für die Bauausführung wurden bereitgestellt					
		in Vorjahren		im Etatsjahre 1906		zusammen		durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung für	durch das Gesetz			in Höhe von	
		M	Pf	M	Pf	M	Pf		vom	G.-S. S.	unter	M	Pf
1	Erweiterung der Rangieranlagen auf dem Bahnhofe Minden	—	—	670	73	670	73	1897/98 und 1898/99	—	—	—	239 000	—
2	Verstärkung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Horchheim oberhalb Coblenz	—	—	644	22	644	22	1900 bis 1902	—	—	—	1 250 000	—
3	Bau der Eisenbahn von Schlettau nach Schafstädt mit Abzweigung von Lauchstedt nach Merseburg	—	—	1 861	02	1 861	02	—	10. Mai 1890	90	§ 1 Ia 13	2 170 000	—
4	Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Stendal	—	—	3 146	50	3 146	50	—	10. Mai 1890	90	§ 1 III 5	3 200 000	—
5	Ausbau der Bahnstrecken Morgenroth — Beuthen O.-S. / Borsigwerk — Karf einschließlich Erweiterung der Bahnhöfe Morgenroth, Borsigwerk, Peiskretscham, Karf und Beuthen O.-S.	—	—	237	48	237	48	—	6. Juni 1892	111	§ 1 III 1	400 000	—
6	Bau der Eisenbahn von Oberrottenbach nach Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee	367	50	611	21	978	71	—	8. April 1895	91	§ 1 Ia 6	2 985 000	—
7	Fertigstellung der Bauausführungen der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn	51 211	66	6 654	89	57 866	55	—	28. März 1882	21	§ 4	27 730 000	—
	Summe			13 826	05								

Von den bereitgestellten Mitteln sind							Unter Berücksichtigung der nachträglichen Ausgabe würde sich				Bemerkungen
bis zum Abschluß des Baufonds verwendet		als erspart					die Ausgabe des Baufonds erhöhen auf		die Ersparnis vermindern auf		
		in Abgang gestellt in der Rechnung für	gelöscht durch	Betrag							
ℳ	₰			ℳ	₰		ℳ	₰	ℳ	₰	
234 142	66	1905	—	4 857	34		234 813	39	4 186	61	
1 249 355	78	1905	—	644	22		1 250 000	—	—	—	Die Gesamtkosten waren nach den Erläuterungen zum Etat für 1900 auf 1 330 000 ℳ veranschlagt. Darauf sind 1 250 000 ℳ bereitgestellt worden, während die Schlußrate von 80 000 ℳ nicht angefordert wurde, um bis zur Höhe dieses Betrages eine im Etatsjahre 1901 eingetretene Ratenüberschreitung von 86 392 ℳ 17 ₰ auszugleichen, die im übrigen durch Inabgangstellung von 6 392 ℳ 17 ₰ im Etatsjahre 1902 ausgeglichen ist. Einschließlich dieser 80 000 ℳ betragen die Mittel und die um 644 ℳ 22 ₰ erhöhten Ausgaben des Baufonds je 1 330 000 ℳ
2 168 138	98	—	Übersicht von den Staats-Einnahmen und -Ausgaben für 1905	1 861	02		2 170 000	—	—	—	
3 188 702	79	—	„ 1905	11 297	21		3 191 849	29	8 150	71	
7 396 650	51	—	„ 1905	3 349	49		7 396 887	99	3 112	01	
2 980 350	89	—	„ 1902	4 649	11		2 981 329	60	3 670	40	
14 536 520	13	—	Staatshaushaltsetat für 1885/86, „ 1887/88, „ 1890/91 und „ 1896/97	13 193 479	87		14 594 386	68	13 135 613	32	

III. Rechenschaftsbericht

über

die Verwendung des Dispositionsfonds von 1 000 000 Mark zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke für das Etatsjahr 1906.

Für Rechnung dieses Dispositionsfonds ist im Etatsjahre 1906 an verschiedenen Orten, an denen die Bahnanlagen demnächst einer Erweiterung bedürfen, mit dem Ankauf von geeigneten Grundstücken vorgegangen, um einer Verteuerung der Kosten vorzubeugen. Diese Erwerbungen, für die andere, besondere Mittel nicht zur Verfügung standen, erforderten:

im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin	594 000	ℳ	—	₰
" " Cöln	810 000	"	—	"
" " Elberfeld	241 259	"	60	"
" " Erfurt	80 850	"	—	"
" " Essen a. R.	91 150	"	—	"
" " Frankfurt a. M.	45 150	"	—	"
" " Halle a. S.	311 000	"	—	"
" " Münster i. W.	54 569	"	71	"
" " Posen	47 000	"	—	"
" " St Johann-Saarbrücken	68 000	"	—	"
insgesamt die Aufwendung von	2 342 979	ℳ	31	₰

In dem Fonds war außer dem Etatssoll unter Titel 267 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung für 1906 von .... 1 000 000 ℳ — ₰
der aus der vorigen Rechnung übertragene Bestand von .... 3 772 " 53 "
verfügbar. Hierzu sind getreten:

a) Ersparnisse, die im Etatsjahr 1906 an anschlagsmäßigen Ausgaben der Vorjahre eingetreten sind, mit .... 285 583 " 01 "

b) auf Grund des Etatsvermerks zu diesem Dispositionsfonds (Titel 267) .... 1 285 318 " 36 ",
um welchen Betrag im Etatsjahre 1906 die bei Kapitel 24 Titel 4 des Etats der allgemeinen Finanzverwaltung verrechnete Ist-Einnahme aus der Veräußerung von Staatseisenbahngrundstücken die Summe von 1 500 000 ℳ überstiegen hat.

Die Mittel betragen danach im ganzen .... 2 574 673 " 90 "

Der somit verbliebene Bestand von .... 231 694 ℳ 59 ₰
ist übertragen worden. Seine Verwendung wird im nächsten Rechenschaftsbericht nachgewiesen werden.

IV. Rechenschaftsbericht
für das Etatsjahr 1906

über

die Verwendung des vom Etatsjahre 1903 ab etatsmäßigen, bis dahin außeretatsmäßigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung

„zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung".

Nach dem vorjährigen Bericht verblieb bei diesem Dispositionsfonds am Jahresschlusse für 1905 ein Bestand von .... 16 717 ℳ 64 ₰, wovon 15 897 ℳ 24 ₰ auf die außeretatsmäßige und 820 ℳ 40 ₰ auf die etatsmäßige Verrechnung entfallen.

Hierzu sind im Etatsjahre 1906 an weiteren Mitteln getreten:

α) die in Ausführung des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 155), betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung, dem Dispositionsfonds zu seiner Ergänzung auf 30 000 000 ℳ zugewiesenen .... 29 999 179 ℳ 60 ₰
— zu vergl. Einnahme-Kapitel 24 Titel 17 der allgemeinen Finanzverwaltung und Kapitel 9 Titel 269 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung —;

β) Ersparnisse, die bei verschiedenen Bauausführungen und Grunderwerbungen, wofür die anschlagsmäßigen Kosten in den Vorjahren auf den Dispositionsfonds übernommen wurden, im Etatsjahre 1906 eingetreten sind, mit .... 39 504 ℳ 14 ₰
(davon entfallen 29 872 ℳ 09 ₰ auf die außeretatsmäßige, 9 632 ℳ 05 ₰ auf die etatsmäßige Verrechnung.)

Aus dem Gesamtbetrage von .. 30 055 401 ℳ 38 ₰ wurden im Etatsjahre 1906 verwendet:

a) aus den außeretatsmäßigen Mitteln:

1. für Grunderwerb im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin — 32 000 ℳ — ₰

b) aus den etatsmäßigen Mitteln:

2. für Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen .... 20 000 000 ℳ — ₰
3. für die Erweiterung des Personenbahnhofes Altona — 497 000 ℳ — ₰
4. für die Erweiterung des Ortsgüterbahnhofes Tempelhof (Ringbahn), weitere Kosten .... 65 000 ℳ — ₰
5. für die Herstellung von Aufstellungsgleisen auf Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal .... 131 000 ℳ — ₰
6. für die Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für Viadukte auf der Strecke Dittersbach—Glatz.... 750 000 ℳ — ₰
7. für die Erweiterung der Wasserversorgungsanlage für die Bahnhöfe in Cassel — 280 000 ℳ — ₰
8. für die Erweiterung des Bahnhofes Herbesthal . — 455 000 ℳ — ₰
9. für die Verlegung der Eilgutanlagen von dem Betriebsbahnhofe Cöln nach dem Ortsgüterbahnhofe Cöln-Gereon .... 1 100 000 ℳ — ₰
10. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Kückelhausen und Hagen-Eckesey, weitere Kosten .. 136 000 ℳ — ₰
11. für die Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Herdecke-Vorhalle ..... 118 000 ℳ — ₰
12. für die Herstellung von Aufstellungsgleisen auf Bahnhof Gerresheim .... 110 000 ℳ — ₰
13. für die Erweiterung des Bahnhofes Gerstungen .. 282 000 ℳ — ₰
14. für die Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Dortmunderfeld ...... 235 000 ℳ — ₰
15. für die Beseitigung der Kreuzung der Güterzug- und Personenzuggleise am Bahnhofe Huckarde (C. M.) 468 000 ℳ — ₰
16. für die Erweiterung der Gleisanlagen bei Bahnhof Duisburg .... 218 500 ℳ — ₰
17. für die Herstellung des zweiten Gleises auf der

zu übertragen.... 24 877 500 ℳ — ₰

Übertrag	24 877 500 ℳ — ₰
Strecke von Block Deusen bis Stellwerk Wt auf Rangierbahnhof Dortmund ..	150 000 „ — „
18. für die Erweiterung der Betriebswerkstätte in Bebra	110 000 „ — „
19. für die Herstellung von Rangiergleisen auf Bahnhof Siegburg	115 000 „ — „
20. für die Beseitigung der Schienenkreuzung der Verbindungsbahn Höchst a. M.—Rödelheim und der Taunusbahn Frankfurt a. M.—Wiesbaden	1 420 000 „ — „
21. Zuschuß zu den Kosten der Herstellung einer neuen Überführung der Römer-Ringstraße in Hildesheim	142 000 „ — „
22. für die Erweiterung der Rangiergleise auf Bahnhof Tarnowitz	175 000 „ — „
23. für die Erweiterung des Bahnhofes Bobrek.......	291 000 „ — „
24. für die vorläufige Umgestaltung der Güterzug- und Rangiergleise auf Bahnhof Kandrzin	147 000 „ — „
25. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Strecken Münster—Osnabrück und Osnabrück—Löhne bei Osnabrück ..	1 100 000 „ — „
26. für Grunderwerbungen behufs Vorbereitung der Erweiterung verschiedener Bahnanlagen	1 504 201 „ 68 „
zusammen	30 031 701 ℳ 68 ₰,

während der Bestand von .... 23 699 „ 70 „, wovon 13 769 ℳ 33 ₰ auf die außeretatsmäßige und 9 930 ℳ 37 ₰ auf die etatsmäßige Verrechnung entfallen, zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen ist.

Das Bedürfnis, mit den vorstehend nachgewiesenen Ausgaben, die durch die Verkehrssteigerung dringend geworden waren, im Etatsjahre 1906 vorzugehen, war nicht vorherzusehen, weshalb die Übernahme der Ausgaben auf diesen Dispositionsfonds dessen Zweckbestimmung entspricht.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Zu 2.

Die Entwicklung des Verkehrs erforderte auch im Etatsjahre 1906 eine so außerordentliche Verstärkung des Fuhrparks, daß außer den dafür vorgesehenen Geldmitteln auch der Dreißigmillionen Mark-Dispositionsfonds zur Beschaffung von Betriebsmitteln in Anspruch genommen werden mußte. Dem Bedürfnis entsprechend ist aus diesem Fonds die Summe von 20 000 000 ℳ bereitgestellt worden, für deren Rechnung,

zuzüglich des auf rd. 415 000 ℳ sich beziffernden hessischen Anteils, zu beschaffen sind etwa:

94 Lokomotiven und Triebwagen,
363 Personenwagen
und 1 340 Gepäck- und Güterwagen.

Zu 3.

Der seit Eröffnung des Hauptbahnhofes in Hamburg bis nach Altona durchgeführte Vorortverkehr der Richtung Friedrichsruh und der Verkehr der neuen Ohlsdorfer Linie, die an die Strecke Blankenese—Altona—Hamburg anschließt, haben alsbald nach Inbetriebnahme der neuen Hamburger Bahnanlagen einen Umfang angenommen, der über das erwartete Maß weit hinausgeht. Da der Bahnhof Altona einer derartigen Verkehrssteigerung nicht gewachsen war, entstanden Betriebsschwierigkeiten, die es notwendig machten, diesen Bahnhof durch eine Vermehrung der Bahnsteige und eine Erweiterung der Gleisanlagen für den Personenverkehr leistungsfähiger zu gestalten. Mit der Ausführung mußte im Etatsjahre 1906 ohne Verzug vorgegangen werden.

Von den Gesamtkosten der Ausführung in Höhe von anschlagsmäßig 787 000 ℳ waren 290 000 ℳ durch einen Pauschbetrag aus dem Baufonds für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg zu decken, während der Restbetrag von 497 000 ℳ aus diesem Dispositionsfonds bereitgestellt worden ist.

Zu 4.

Nach dem Rechenschaftsbericht für 1905 ist für die Erweiterung des Ortsgüterbahnhofes Tempelhof (Ringbahn) ein Betrag von 819 000 ℳ aus dem Dreißigmillionen Mark-Dispositionsfonds bereitgestellt worden. Diese Geldmittel haben im Etatsjahre 1906 um 65 000 ℳ, mithin auf 884 000 ℳ verstärkt werden müssen, weil die für die Sicherungsanlagen ursprünglich veranschlagten Kosten sich bei der ausführlichen Bearbeitung des Entwurfes als zu niedrig bemessen herausstellten. Auch dieser Mehrbetrag von 65 000 ℳ war hiernach aus dem Dispositionsfonds zu entnehmen.

Zu 5.

Infolge des vermehrten Verkehrs mußte die Zugfolge auf der Görlitzer Bahn im Winter 1905/06 erhöht werden. Hierzu waren die auf dem Bahnhofe Niederschöneweide-Johannisthal vorhandenen Einfahr- und Aufstellgleise nicht ausreichend, so daß im Güterzugdienst Verspätungen eintraten, die sich auch auf die Personen-, Fern- und Vorortzüge übertrugen. Es war daher erforderlich, eine Vermehrung der Gleise auf dem genannten Bahnhofe sofort in Angriff zu nehmen. Die dafür aufzuwendenden Kosten betragen nach dem Anschlage 131 000 ℳ.

Zu 6.

Die bis 40 m freitragenden eisernen Überbauten der Viadukte auf der noch eingleisigen Strecke Dittersbach—Glatz bedürfen infolge der ständig wachsenden Betriebslasten der Verstärkung. Die Ausführung dieser Verstärkung während des Betriebes hatte Bedenken, weil dabei sowohl für die Arbeiter wie für den Zugverkehr bei der großen Höhe der Viadukte Gefahren nicht ausgeschlossen waren. Mit Rücksicht darauf, daß der Ausbau

des zweiten Gleises auf dieser Strecke ohnehin in nächster Zeit notwendig wird, war es vom technischen wie wirtschaftlichen Standpunkte begründet, neue Überbauten im Zuge des demnächstigen zweiten Gleises herzustellen, alsdann den gesamten Zugverkehr über diese zu leiten und die Verstärkung der alten Überbauten erst auszuführen, wenn der Bau des zweiten Gleises deren Wiederbenutzung erforderlich macht. Bei der durch die Verkehrssteigerung bedingten Dringlichkeit der Ausführung war es erforderlich, bereits im Etatsjahre 1906 mit der Beschaffung neuer Überbauten zunächst für die fünf wichtigsten Brücken vorzugehen und die dafür aufzuwendenden, zu 750 000 ℳ veranschlagten Kosten aus dem Dispositionsfonds zu bestreiten. Die für die übrigen Viadukte erforderlichen Mittel von 570 000 ℳ sind durch den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1907 — vergl. Tit. 54 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben — bewilligt worden.

Zu 7.

Der Wasserbedarf der Bahnhöfe in Cassel hat sich mit der Steigerung des Verkehrs so erhöht, daß zu seiner Deckung die vorhandene Wasserversorgungsanlage nicht mehr ausreicht; die fehlende Wassermenge wird zur Zeit aus der städtischen Wasserleitung zu dem hohen Preise von 15 ₰ für das Kubikmeter entnommen. Es ist daher Bedürfnis, die Wasserversorgungsanlage so zu erweitern, daß sie den ganzen Bedarf der Bahnhöfe Cassels, einschließlich desjenigen für die neue Lokomotivwerkstätte Cassel (R), zu decken vermag. Außer der bisherigen Jahresausgabe von rd. 16 000 ℳ für das städtische Wasser, das ohnehin zur Kesselspeisung wenig geeignet ist, wird nach Erweiterung der Anlage infolge des Fortfalls des Nachtpumpenbetriebes einer der beiden Maschinenwärter erspart werden. Die Kosten der Erweiterung, mit der im Etatsjahre 1906 infolge der Verkehrssteigerung unverzüglich vorgegangen werden mußte, belaufen sich nach dem Anschlage auf 280 000 ℳ

Zu 8.

Bei dem stetig wachsenden Verkehr haben sich auf der Strecke Cöln—Aachen die Betriebsschwierigkeiten, die im wesentlichen auf die Unzulänglichkeit des Bahnhofes Herbesthal infolge der eigenartigen Verhältnisse des Grenzverkehrs zurückzuführen sind, derart gesteigert, daß in den letzten Jahren mehrfach eine empfindliche Verkehrsstockung nur mit Mühe hat vermieden werden können. Um zunächst wenigstens die allerdringendsten Bedürfnisse zu befriedigen, mußte zu einer Vermehrung der Gleise auf dem Bahnhofe Herbesthal, insbesondere aber zum Erwerb des für eine größere Erweiterung dieses Bahnhofes erforderlichen Grund und Bodens die Summe von 455 000 ℳ aus dem Dispositionsfonds bereitgestellt werden.

Zu 9.

Der Umschlag auf den Eilgutanlagen des Betriebsbahnhofes Cöln ist von 56 600 t in 53 600 Wagen im Jahre 1895 auf 161 500 t in 108 800 Wagen im Jahre 1905 gestiegen. Die Schuppen- und Bühnenanlagen sind für die Abwicklung dieses Verkehrs nicht mehr ausreichend, auch können die erforderlichen Rangierarbeiten auf den vorhandenen Gleisen nicht mehr rechtzeitig abgewickelt werden. Eine Erweiterung an Ort und Stelle ist untunlich, so daß neue Anlagen geschaffen werden müssen, die in zweckmäßiger Weise auf verfügbarem Gelände am Südende des Ortsgüterbahnhofes Cöln-Gereon herzustellen sind. Die schleunige Inangriffnahme dieser Neubauten war geboten, um bei der fortdauernden Steigerung des Verkehrs Stockungen in dessen Abwicklung zu vermeiden, die bei den regen betrieblichen Beziehungen zwischen den Eilgutanlagen, dem Betriebsbahnhofe und dem Hauptbahnhofe Cöln besonders störend sein würden. Der Kostenaufwand ist zu 1 100 000 ℳ veranschlagt.

Zu 10.

Wie in dem Rechenschaftsbericht für das Etatsjahr 1904 dargetan ist, mußte in jenem Jahre mit der Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Kückelhausen und Hagen-Eckesey vorgegangen und der zu 318 000 ℳ veranschlagte Kostenaufwand aus diesen Dispositionsfonds übernommen werden. Bei der Bauausführung ergab sich die Notwendigkeit, die Pfeiler der Ennepebrücke in Station 1 + 75 in einer größeren Breite, als im Anschlage vorgesehen war, auszuführen und zur Sicherung des nördlichen Landpfeilers größere Futtermauern herzustellen. Außerdem sind bei der Gründung der Brückenpfeiler durch Wasserhaltungsarbeiten und Herstellung von kostspieligen Spundwänden sowie durch die bedeutende Steigerung der Löhne und Materialpreise erhebliche Mehrausgaben entstanden. Nach Lage der Sache erübrigte nur, im Etatsjahre 1906 zur Deckung der Mehrkosten einen Betrag von 136 000 ℳ ebenfalls diesem Dispositionsfonds zu entnehmen.

Zu 11.

Infolge der eingetretenen Verkehrssteigerung erwiesen sich die Gleisanlagen des Bahnhofes Herdecke-Vorhalle als unzulänglich. Um das Rangiergeschäft beschleunigen zu können, müssen diese Anlagen durch Herstellung eines besonderen Einfahrgleises für die Güterzüge aus der Richtung von Witten, eines zweiten Aufstellgleises für die Züge der Richtungen nach Hagen und Schwerte und eines weiteren Gruppengleises am östlichen Ablaufberg erweitert werden. Die Kosten hierfür betragen anschlagsmäßig 118 000 ℳ Mit der Ausführung der Erweiterung war im Etatsjahre 1906 alsbald vorzugehen, um bei der zu erwartenden weiteren Steigerung des Verkehrs einer Betriebsstockung auf dem Bahnhofe Herdecke-Vorhalle und den angrenzenden wichtigen Abfuhrstrecken vorzubeugen.

Zu 12.

Die auf Bahnhof Neuß einlaufenden und auf die beiden Wupperlinien Gerresheim—Hochdahl und Gerresheim—Elberfeld-Barresbeck übergehenden Wagen können in Neuß wegen der großen Belastung des Bahnhofes nicht geordnet werden. Sie werden deshalb unrangiert nach Düsseldorf-Derendorf vorgeschoben, hier auf der Westseite des Bahnhofes gruppenweise geordnet und den auf der Ostseite gebildeten Zügen der Wupperlinien beigestellt. Durch diese Rangierbewegungen, die nur unter Kreuzung der verkehrsreichen Hauptgleise Düsseldorf—Duisburg ausgeführt werden können, wird der Bahnhof Düsseldorf-Derendorf übermäßig belastet und der Betrieb daselbst erschwert. Es ist deshalb notwendig, die Umleitung der Wagen über Düsseldorf-Derendorf zu vermeiden und sie von Düsseldorf (Hptbhf.) unmittelbar nach **Gerresheim**, dem Trennungsbahnhof der beiden Wupperlinien, zu befördern. Dieser Bahnhof ist hierzu für die Zeit des starken Herbst- und Winterverkehrs mit ausreichenden Gleisanlagen nicht ausgestattet. Eine Vermehrung der dortigen Aufstellungsgleise ist daher notwendig und konnte

umsoweniger aufgeschoben werden, als mit einem weiteren Anwachsen des Verkehrs gerechnet werden muß. Die aufzuwendenden Kosten betragen anschlagsmäßig 110 000 ℳ.

Zu 13.

Der Rangierverkehr auf dem Bahnhofe Gerstungen hat eine außerordentliche Steigerung erfahren. Die Zahl der im Tagesdurchschnitte zu behandelnden Laufachsen ist in den letzten Jahren von etwa 700 auf das Doppelte, also auf etwa 1 400 angewachsen. Zur ordnungsmäßigen Bewältigung dieses gesteigerten Verkehrs erwiesen sich die beschränkten Gleisanlagen des Bahnhofes als unzureichend, so daß im Etatsjahre 1906 eine alsbaldige Vermehrung der Rangiergleise und die Schaffung neuer Güterzugeinfahrgleise zur Vermeidung von Verkehrsstockungen erforderlich wurde. Die Gesamtkosten betragen anschlagsmäßig 282 000 ℳ.

Zu 14.

Durch die in den letzten Jahren besonders starke Verkehrssteigerung wurden die Gleisanlagen des Bahnhofes Dortmunderfeld unzureichend. Es fehlt an einer genügenden Zahl von Aufstell- und Rangiergleisen, auch ist zur schnelleren Abwicklung des Rangiergeschäfts und damit zur Beschleunigung des Wagenumlaufs die Herstellung eines zweiten Ablaufberges geboten. Um Verkehrsstockungen nach Möglichkeit zu vermeiden, mußte mit der Erweiterung der Gleisanlagen noch im Sommer 1906 vorgegangen werden. Die Kosten sind zu 235 000 ℳ veranschlagt.

Zu 15.

Am Ostende des Bahnhofes Huckarde (C. M.) mündet die Güterbahn Dortmunderfeld — Dortmund (Rangbhf.) in die zweigleisige Strecke Herne—Dortmund (Rangbhf.) der sogenannten Emschertalbahn ein und zweigt gleichzeitig das Personenzuggleis der Emschertalbahn nach dem Hauptbahnhofe Dortmund ab. Durch die hierbei infolge der Überkreuzungen der Personenzug- und Güterzuggleise in Schienenhöhe eintretenden Zugbehinderungen wird die Betriebsführung auf diesen stark belasteten Strecken erschwert. Die Beseitigung der ungünstigen Verhältnisse ist umsomehr geboten, als demnächst nach der Betriebseröffnung der im Bau begriffenen Hauptbahn Schwerte—Dortmunderfeld eine weitere Verkehrssteigerung auf der vorbezeichneten Güterbahn eintreten wird. Es sollen die beiden Güterzuggleise der Strecke Dortmunderfeld — Dortmund (Rangbhf.) zwischen die Gleise der Emschertalbahn gelegt und das Güterzuggleis der Richtung von Herne sowie das Personenzuggleis dieser Bahnlinie über die Güterbahn hinweggeführt werden. Diese Linienverlegung gibt zugleich die Möglichkeit, zwei verkehrsreiche Wegeübergänge in Schienenhöhe bei km 18,60 und 18,83 der Emschertalbahn durch Unterführungen zu ersetzen. Die Kosten für diese Bauausführungen sind zu 468 000 ℳ veranschlagt. Sie mußten auf diesen Dispositionsfonds übernommen werden, weil es sich im Etatsjahre 1906 aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen als erforderlich herausstellte, die Beseitigung der Kreuzung im Zusammenhang mit der genehmigten Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Dortmund (Rangbhf.)—Huckarde (C. M.)—Dortmunderfeld alsbald zu bewirken.

Zu 16.

Der Güterverkehr zwischen den westlichen Bahnhöfen des Ruhrgebiets einerseits und den Rhein- und Mosel-

strecken andrerseits hat eine solche Zunahme erfahren, daß auf den meisten Linien dieses Gebiets eine größere Anzahl neuer Züge eingelegt werden mußte. Besonders gilt dies von der stark belasteten zweigleisigen Strecke Block Lotharstraße—Oberhausen West, auf der die bedeutende Zugzahl den Bau des 3. und 4. Gleises demnächst notwendig macht. Auf den in dieser Gegend vorhandenen Bahnhöfen traten zeitweise Verkehrsstockungen ein, die zum Teil auf die unter diesen Umständen nicht mehr ausreichende Leistungsfähigkeit der Strecke zurückzuführen waren. Um zunächst Abhilfe zu schaffen, mußte im Etatsjahre 1906 alsbald mit der Herstellung von Überholungsgleisen bei Block Lotharstraße und von Wagenaufstellgleisen am Bahnhof Duisburg vorgegangen werden. Nach dem Anschlage betragen die hierfür aufzuwendenden Kosten 218 500 ℳ.

Zu 17.

Zur Erleichterung des Betriebes auf dem Rangierbahnhofe Dortmund ist es erforderlich, daß die für den Osten bestimmten Züge alsbald nach ihrer Fertigstellung nicht nur am Ostende, sondern auch am Westende des Bahnhofes ausfahren können. Diesem Zwecke dient die bis dahin eingleisige Verbindungsbahn Block Deusen—Dortmund (Rangbhf.), die das Westende dieses Bahnhofes mit der zweigleisigen Strecke Nette—Courl verbindet. Bei der auf dem Rangierbahnhofe Dortmund eingetretenen außerordentlichen Verkehrssteigerung ergab sich die Notwendigkeit zum zweigleisigen Ausbau dieser Verbindungsbahn. Um bei der noch stetig zunehmenden Belastung des Bahnhofes Verkehrsstockungen rechtzeitig vorbeugen zu können, war es geboten, mit der Herstellung des zweiten Gleises im Etatsjahre 1906 schleunigst vorzugehen. Der Kostenaufwand hierfür ist zu 150 000 ℳ veranschlagt.

Zu 18.

Den außerordentlichen Betriebsmittelbeschaffungen, die infolge der Verkehrssteigerung notwendig geworden sind, ist der Ausbau der Hauptwerkstätten noch nicht in ausreichendem Maße gefolgt. Im Interesse der dringend gebotenen Beschleunigung bei der Ausbesserung der Betriebsmittel ist es daher nötig geworden, die Betriebswerkstätten stärker als bisher zu Ausbesserungen heranzuziehen. Durch die Erweiterung der Betriebswerkstätte in Bebra, mit der unverzüglich vorgegangen werden mußte, wird eine Entlastung der Hauptwerkstätten in Fulda, Betzdorf, Frankfurt a. M. und Erfurt ermöglicht. Die Kosten der Erweiterung belaufen sich anschlagsmäßig auf 110 000 ℳ.

Zu 19.

Zur Bewältigung des gesteigerten Rangierverkehrs behufs Ordnung der von Betzdorf über die Sammelstationen Au, Hennef und Siegburg nach dem Ruhrrevier fahrenden Güterzüge mußte im Etatsjahre 1906 in Siegburg, wo die Züge ihre volle Stärke erreichen und von wo sie als Durchgangszüge weiterlaufen, unverzüglich am Westende des Bahnhofes eine Rangiergruppe hergestellt werden. Die Kosten der Bauausführung sind zu 115 000 ℳ veranschlagt.

Zu 20.

Die Verbindungsbahn Höchst a. M.—Rödelheim kreuzt bei der Abzweigung aus der Taunusbahn das

Gleis Frankfurt a. M.—Höchst a. M. in Schienenhöhe. Bei dem starken Zugverkehr an der Kreuzungsstelle, mit dessen weiterer Steigerung gerechnet werden muß, hat es sich im Etatsjahre 1906 als nötig erwiesen, diese Kreuzung in Schienenhöhe schleunigst zu beseitigen. Das Gleis Höchst a. M.—Rödelheim soll mittels einer Überführung mit eisernem Überbau über die Taunusbahn geführt und selbständig neben dem Gleise Rödelheim—Höchst a. M. bis zur Einmündung in die Homburger Bahn durchgeführt werden. Die Kosten dieses Baues, dessen Ausführung infolge seiner Dringlichkeit noch im Etatsjahre 1906 eingeleitet werden mußte, betragen anschlagsmäßig 1 420 000 M.

Zu 21.

Die in km 41,5 + 48 der Bahnstrecke Hildesheim—Nordstemmen den Güterbahnhof Hildesheim kreuzende Wegüberführung verhindert jede weitere zweckmäßige Gleisentwicklung für den Güterbahnhof und die vorteilhafte Ausnutzung des der Eisenbahnverwaltung gehörigen, neben der Speicherstraße gelegenen Geländes. Diese Nachteile, die durch die Anordnung des Brückenbauwerks bedingt sind, lassen sich unter für die Eisenbahnverwaltung günstigen Bedingungen beseitigen, indem gelegentlich des Ausbaues der Römer-Ringstraße durch die Stadt Hildesheim an Stelle der im Interesse der Stadt erforderlichen Verbreiterung der vorhandenen Überführung eine neue Überführung von erheblich größerer Lichtweite hergestellt wird. Die Stadt Hildesheim wird nach einem mit ihr getroffenen Abkommen diesem Umstande durch Herstellung einer neuen, 13,0 m breiten Überführung mit 2 Öffnungen von je 51,75 m Lichtweite unter der Bedingung Rechnung tragen, daß die Eisenbahnverwaltung zu den Kosten einen ihrem Interesse entsprechenden einmaligen Pauschbeitrag von 135 000 M leistet. Unter Hinzurechnung der hiervon zu berechnenden 5 prozentigen Verwaltungskostenvergütung stellt sich das Erfordernis auf rd. 142 000 M, welcher Betrag nach Abschluß des Vertrages mit der Stadt alsbald bereitzustellen war.

Zu 22.

Der Verkehr aus dem oberschlesischen Kohlengebiet nach der Grenzsammelstation Tarnowitz hat derart zugenommen, daß die vorhandenen Gleise zur Bildung der Fernzüge und die zur Gruppenbildung für die Fern- und Durchgangszüge bestimmten Gleise nicht mehr ausreichten. Abhilfe mußte durch Verlängerung der Gleisgruppen geschaffen werden; hierzu war der Erwerb eines Teils des früheren Hüttengeländes und eine Verlegung der oberschlesischen Schmalspurbahn zwischen dem Rangierbahnhof und dem Hüttengelände erforderlich. Um die geordnete Abwicklung des starken Verkehrs im Herbst 1906 sicherzustellen, mußte die Bauausführung bereits in den Sommermonaten jenes Jahres in Angriff genommen werden. Die aufzuwendenden Kosten sind zu 175 000 M veranschlagt.

Zu 23.

Der Bahnhof Bobrek an der Hauptbahn Beuthen—Gleiwitz/Peiskretscham zwischen den Stationen Beuthen und Borsigwerk, in den auch Züge von der Linie Tarnowitz—Karf einmünden, hatte nur vier Nebengleise von so geringer Länge, daß eine Überholung von Güterzügen nicht stattfinden konnte. Nachdem sich durch die starke Steigerung des Übergangsverkehrs der Richtung Karf und des An-

schlußverkehrs der an den Bahnhof angrenzenden Julienhütte das Erfordernis ergeben hatte, die Station zu derartigen Überholungen einzurichten, mußte im Etatsjahre 1906 zu einer alsbaldigen Verlängerung und Vermehrung der Nebengleise des Bahnhofes geschritten werden. Der Kostenaufwand beträgt anschlagsmäßig 291 000 M.

Zu 24.

Infolge des gesteigerten Verkehrs namentlich von und nach dem oberschlesischen Kohlenrevier und dem Hafenbahnhof Kosel Oderhafen genügen die Güterzug- und Rangiergleise auf Bahnhof Kandrzin den Anforderungen nicht mehr, so daß eine Erweiterung dieses Bahnhofes erforderlich wird. Bei dem Umfang der in Aussicht zu nehmenden Umgestaltung können die neuen Anlagen im günstigsten Falle erst nach mehreren Jahren in Betrieb genommen werden. Es war daher notwendig, im Frühjahr 1907 zunächst dadurch eine alsbaldige Abhilfe zu schaffen, daß im Rahmen des geplanten größeren Baues eine vorläufige Umgestaltung der Güterzug- und Rangiergleise angeordnet wurde, um dem gegenwärtigen Verkehr, mit dessen Zunahme namentlich durch die im Bau begriffene Vergrößerung des Oderhafens zu rechnen ist, gerecht zu werden. Die Kosten dieser vorläufigen Umgestaltung betragen anschlagsmäßig 147 000 M.

Zu 25.

Die Nachtschnellzüge 5/6 und 9/10 zwischen Cöln und Berlin und 91/96 zwischen Cöln und Hamburg sind infolge des gesteigerten Verkehrs derart überlastet, daß ihre planmäßige Durchführung mit Schwierigkeiten verbunden ist. Zugverspätungen, durch die wichtige Anschlüsse verloren gehen, und Störungen, die sich auf den Verkehr der Anschlußlinien übertragen und zu begründeten Beschwerden Anlaß geben, treten häufig ein. Die Überlastung der genannten Züge ist auf die Mitführung des englisch-holländischen Verkehrs zurückzuführen, der auf sie in Essen von den Zügen 28/29 (Vlissingen—Essen) und in Oberhausen von den Zügen 44/161 (Amsterdam—Cöln) übergeht. Die dringend notwendige Entlastung kann in zweckmäßigerer Weise als durch eine bloße Teilung der bestehenden Züge erreicht werden, wenn die Berliner Züge statt wie bisher über Wesel—Oberhausen—Essen—Hamm—Löhne über die kürzere und weniger belastete Linie Wesel—Haltern—Osnabrück—Löhne geleitet werden und in Osnabrück eine Trennung bezw. eine Vereinigung mit den Hamburger Zügen ermöglicht wird. In letzterem Falle sind jährlich rd. 139 000 Zugkilometer weniger zu fahren, als bei einer Zugteilung, wodurch eine erhebliche Betriebskostenersparnis eintritt. Zur Durchführung dieser Maßnahmen, durch die zugleich eine Verbesserung und Beschleunigung des internationalen Reiseverkehrs erzielt wird, ist der Bau einer Verbindungsbahn zwischen den Strecken Münster—Osnabrück und Osnabrück—Löhne bei Osnabrück erforderlich. Die Kosten dieser Verbindungsbahn, die auch für den allgemeinen Verkehr und den Verkehr von Militärzügen von wesentlichem Nutzen sein wird, betragen anschlagsmäßig bei einer Bahnlänge von 4,4 km 1 100 000 M oder für 1 km 250 000 M.

Zu 1 und 26.

An verschiedenen Orten, wo die Bahnanlagen demnächst einer Erweiterung bedürfen, ist behufs Vorbereitung der Erweiterung im Etatsjahre 1906 für Rechnung dieses Dispositionsfonds mit dem Erwerb

— 295. 296 —

von Grund und Boden vorgegangen worden, um einer Verteuerung der Kosten vorzubeugen. Diese Erwerbungen, für die andere, besondere Mittel nicht zur Verfügung standen, erforderten:

im Eisenbahndirektionsbezirk:

Breslau	300 000 ℳ	— ₰	
Bromberg	149 100 „	— „	
Elberfeld	258 101 „	68 „	
Hannover	416 000 „	— „	
Königsberg i. Pr.	300 000 „	— „	
Posen	81 000 „	— „	
Stettin	32 000 „	— „	
zusammen	1 536 201 ℳ	68 ₰	

wovon, wie vorstehend nachgewiesen,

32 000 ℳ — ₰ außeretatsmäßig und
1 504 201 „ 68 „ etatsmäßig verrechnet sind.

Zum Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1906 bis dahin 1907.

Tabellarische Übersicht*)

über

den Stand der Fonds Ende September 1907 mit Ausschluß derjenigen Fonds, über deren Verwendung besonders Rechenschaft zu geben ist.**)

---

*) Die Übersicht schließt sich an den Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1905 bis dahin 1906 an.

**) Besondere Rechenschaft ist zu geben über die Verwendung der Fonds zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten sowie über die Verwendung der extraordinären Dispositionsfonds.

A. Bewilligungen durch

1	2	3		4				5	
				Davon sind als erspart					
Position	Bezeichnung der Gesetze, durch welche die Bewilligung erfolgt ist	Bewilligter Betrag		zur Ausführung anderweiter Gesetze verfügbar gemacht		gelöscht		Bleiben	
		M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf
Erledigt	Gesetz vom 11. Mai 1888	118 510 000	—	—	—	1 401 432	63	117 108 567	37
I	" " 8. April 1889	156 723 251	47	—	—	1 702 712	04	155 020 539	43
II	" " 10. Mai 1890	201 656 466	—	—	—	3 164 479	31	198 491 986	69
III	" " 20. Juni 1891	145 537 500	—	—	—	1 437 913	94	144 099 586	06
IV	" " 6. Juni 1892	90 757 760	—	—	—	2 742 959	55	88 014 800	45
V	" " 3. Juli 1893	48 165 000	—	—	—	177 896	49	47 987 103	51
VI	" " 29. April 1894......	37 287 000	—	—	—	2 453	50	37 284 546	50
VII	" " 8. April 1895	46 433 000	—	—	—	825 830	79	45 607 169	21
VIII	" " 16. Juli 1895	1 789 988	—	—	—	—	—	1 789 988	—
IX	" " 3. Juni 1896	59 049 000	—	—	—	11 511	46	59 037 488	54
X	" " 16. Dezember 1896 ..	1 469 476	12	—	—	152	72	1 469 323	40
XI	" " 8. Juni 1897	63 186 000	—	—	—	1 289	—	63 184 711	—
XII	" " 20. Mai 1898	76 614 870	—	—	—	—	—	76 614 870	—
XIII	" " 25. Mai 1900	98 967 000	—	—	—	—	—	98 967 000	—
XIV	" " 20. Mai 1902	106 081 226	—	—	—	—	—	106 081 226	—
XV	" " 18. Mai 1903 ...... (Ges.-S. S. 123)	4 725 705	—	—	—	—	—	4 725 705	—
XVI	" " 18. Mai 1903....... (Ges.-S. S. 148)	3 163 000	—	—	—	—	—	3 163 000	—
XVII	" " 18. Mai 1903....... (Ges.-S. S. 157)	80 281 030	40	—	—	—	—	80 281 030	40
XVIII	" " 25. Juni 1904	145 125 200	—	—	—	108 000	—	145 017 200	—
XIX	" " 6. Juni 1905	146 342 600	—	—	—	—	—	146 342 600	—
XX	" " 15. Juni 1906	267 180 700	—	—	—	—	—	267 180 700	—
XXI	" " 29. Mai 1907	217 496 000	—	—	—	—	—	217 496 000	—
	Summe A....	2 116 541 772	99	—	—	11 576 631	43	2 104 965 141	56

besondere Gesetze.

6						7		8
Verrechnete Ausgabe*)						Bis Ende September 1907 noch nicht verausgabt		Bemerkungen
bis Ende September 1906		in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907				
M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf	
116 676 890	89	359 566	66	117 036 457	55	72 109	82	*) Wegen der Mehraufwendungen, die bei den einzelnen Bewilligungen notwendig geworden und bei den sonstigen außeretatsmäßigen Ausgaben verrechnet sind bezw. werden, wird auf das im Bericht bei den betreffenden Krediten Angeführte Bezug genommen.
154 828 103	83	15 211	11	154 843 314	94	177 224	49	
194 992 893	73	1 024 880	87	196 017 774	60	2 474 212	09	
141 016 385	20	1 685 409	46	142 701 794	66	1 397 791	40	
86 196 128	49	410 513	34	86 606 641	83	1 408 158	62	
47 107 215	18	412 882	38	47 520 097	56	467 005	95	
36 943 395	38	164 197	64	37 107 593	02	176 953	48	
45 185 425	02	259 295	96	45 444 720	98	162 448	23	
1 769 415	44	20 427	04	1 789 842	48	145	52	
58 072 092	77	360 140	04	58 432 232	81	605 255	73	
1 469 323	40	—	—	1 469 323	40	—	—	
57 783 040	71	1 307 873	04	59 090 913	75	4 093 797	25	
65 076 301	55	5 017 454	02	70 093 755	57	6 521 114	43	
78 862 353	36	5 662 350	08	84 524 703	44	14 442 296	56	
52 681 878	93	23 742 018	02	76 423 896	95	29 657 329	05	
1 329 905	08	402 060	05	1 731 965	13	2 993 739	87	
3 163 000	—	—	—	3 163 000	—	—	—	
24 025 647	53	20 151 367	61	44 177 015	14	36 104 015	26	
24 626 229	46	21 786 195	22	46 412 424	68	98 604 775	32	
6 682 351	41	14 127 977	83	20 810 329	24	125 532 270	76	
39 224	33	71 757 191	63	71 796 415	96	195 384 284	04	
—	—	559 164	99	559 164	99	216 936 835	01	
1 198 527 201	69	169 226 176	99	1 367 753 378	68	737 211 762	88	

B. Bewilligungen durch das Extraordinarium (einmalige und

Position	Bezeichnung der Etats, durch welche die Bewilligung erfolgt ist	Bewilligter Betrag M.	Pf.	Davon sind in der Rechnung der Eisenbahnverwaltung als erspart in Abgang gestellt M.	Pf.	Bleiben M.	Pf.
1	2	3		4		5	
1	Aus dem Etat 1894/95	700 000	—	—	—	700 000	—
2	" " " 1895/96	300 000	—	—	—	300 000	—
3	" " " 1896/97	430 000	—	—	—	430 000	—
4	" " " 1897/98	205 000	—	160	50	204 839	50
5	" " " 1898/99	2 420 000	—	1 540	55	2 418 459	45
6	" " " 1899	300 000	—	—	—	300 000	—
7	" " " 1900	1 124 000	—	3	36	1 123 996	64
8	" " " 1901	1 787 000	—	12	42	1 786 987	58
9	" " " 1902	38 031 000	—	35 108	54	37 995 891	46
10	" " " 1903	19 490 000	—	57 708	87	19 432 291	13
11	" " " 1904	16 881 000	—	21 438	24	16 859 561	76
12	" " " 1905	52 334 300	—	141 241	88	52 193 058	12
13	" " " 1906	133 328 200	—	421	34	133 327 778	66
14	" " " 1907	182 127 800	—	368	98	182 127 431	02
	Summe B....	449 458 300	—	258 004	68	449 200 295	32

außerordentliche Ausgaben) des Etats der Eisenbahnverwaltung.

6 Verrechnete Ausgabe*) bis Ende September 1906 M.	Pf.	in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907 M.	Pf.	im ganzen bis Ende September 1907 M.	Pf.	7 Bis Ende September 1907 noch nicht verausgabt M.	Pf.	8 Bemerkungen
651 494	81	—	—	651 494	81	48 505	19	*) Wegen der Mehrausgaben, die durch die verstärkte Förderung der Bautätigkeit entstanden und als Etatsüberschreitung verrechnet sind, wird auf die Übersicht von den Staats-Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr 1906 verwiesen. Diese Mehrausgaben sind in dem vorliegenden Bericht, soweit sie nicht besonders angegeben, auf die bewilligten weiteren Kostenraten in Anrechnung gebracht. Wegen der sonstigen Mehraufwendungen wird auf die betreffenden Angaben im Bericht Bezug genommen.
—	—	—	—	—	—	300 000	—	
5 014	28	—	—	5 014	28	424 985	72	
201 927	02	2 912	48	204 839	50	—	—	
1 921 770	95	32 603	20	1 954 374	15	464 085	30	
101 063	54	1 651	41	102 714	95	197 285	05	
650 395	67	176 433	95	826 829	62	297 167	02	
1 340 706	78	136 779	95	1 477 486	73	309 500	85	
37 088 725	63	710 054	18	37 798 779	81	197 111	65	
17 959 788	06	896 592	80	18 856 380	86	575 910	27	
8 102 043	51	4 826 338	93	12 928 382	44	3 931 179	32	
30 119 255	55	15 939 603	34	46 058 858	89	6 134 199	23	
12 323 641	85	91 492 326	61	103 815 968	46	29 511 810	20	
2 276 467	50	40 333 767	37	42 610 234	87	139 517 196	15	
112 742 295	15	154 549 064	22	267 291 359	37	181 908 935	95	

Wieder=

1	2	3		4					
				Verrechnete Ausgabe					
Abschnitt	Bezeichnung der Bewilligung	Bewilligter Betrag		bis Ende September 1906		in der Zeit vom 1. Oktober 1906 bis Ende September 1907		im ganzen bis Ende September 1907	
		M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf	M.	Pf
A.	Bewilligungen durch besondere Gesetze	2 104 965 141	56	1 198 527 201	69	169 226 176	99	1 367 753 378	68
B.	Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung..	449 200 295	32	112 742 295	15	154 549 064	22	267 291 359	37
	Summe....	2 554 165 436	88	1 311 269 496	84	323 775 241	21	1 635 044 738	05

holung.

5		6
Bis Ende September 1907 noch nicht verausgabt		Bemerkungen
M	Pf	
737 211 762	88	
181 908 935	95	
919 120 698	83 *)	siehe unten *)

*) I. Von diesem Bestande Ende September 1907 von rund ..... 919 120 000 M
können nach dem Bericht als erspart gelöscht werden rund ..... 120 000 »

Von den verbleibenden ..... 919 000 000 M
entfallen auf:
1. Bauausführungen ..... 766 396 000 »
2. Betriebsmittelbeschaffungen ..... 152 604 000 »

Zu 1. In dem Bestande für Bauausführungen von ..... 766 396 000 »
sind enthalten:
a) für neue Bahnen, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, weil entweder die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht gesichert war oder weil die ausführlichen Vorarbeiten noch im Gange waren ..... 235 355 000 M
b) für neue, zunächst noch vorzubereitende Bauten aus dem Kreditgesetze vom 29. Mai 1907 (zweite Gleise usw) und dem Etat für 1907 51 943 000 »

zusammen .... 287 298 000 »

Von den hiernach zur Verwendung bleibenden ..... 479 098 000 »
entfallen:
a) auf in der Hauptsache erledigte Bauausführungen ..... 43 643 000 »
b) auf noch in der Herstellung befindliche:
  α) neue Bahnen ..... 225 141 000 M
  β) zweite usw Gleise ..... 111 236 000 »
  γ) sonstige Bauten ..... 91 328 000 » 427 705 000 »
c) auf noch nicht begonnene, in Vorbereitung befindliche Bauausführungen aus früherer Zeit ..... 7 750 000 »

Im übrigen sind auf diese Beträge 33 385 000 M für Materialien anzurechnen, die im laufenden Etatsjahre zu den Bauausführungen aus vorhandenen Beständen entnommen sind, deren Wert aber erst am Jahresschlusse den Baufonds in Rechnung gestellt wird.

Zu 2. Über den Bestand für Betriebsmittelbeschaffungen von 152 604 000 M ist, soweit es sich um Beschaffungen für die bereits bestehenden Bahnen handelt, mit 101 496 000 M bereits vollständig verfügt; die Beschaffungen für die neuen Bahnen, wofür die übrigen 51 108 000 M bestimmt sind, sind vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung abhängig und dementsprechend eingeleitet.

II. Es werden von den hier nachgewiesenen Geldmitteln zuzüglich der Bewilligungen aus dem Etats-Extraordinarium für 1908 voraussichtlich verausgabt werden:
im III. und IV. Etatsvierteljahr 1907 ..... 345 000 000 M
» I. » II. » 1908 ..... 110 000 000 »

zusammen in der Zeit vom 1. Oktober 1907 bis dahin 1908 .... 455 000 000 M
ferner im III. und IV. Etatsvierteljahr 1908 ..... 163 000 000 »

mithin insgesamt bis Ende des Etatsjahres 1908 .... 618 000 000 M

III. Über die Verwendung der **außerdem** zur Verfügung stehenden extraordinären Dispositionsfonds wird besonders Rechenschaft gegeben; sie sind daher in dieser Übersicht nicht nachzuweisen.

Von den Mitteln der Fonds, über die **nahezu vollständig verfügt ist**, waren Ende September 1907 **kassenmäßig** noch nicht verausgabt:
a) bei dem Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen außerordentlichen Ausgaben ..... 7 334 303 M
b) bei dem Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke 2 236 233 »
c) bei den Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen, sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung ..... 49 531 983 ».

Nr 36

**Ministerium
für
Landwirtschaft, Domänen und Forsten**
Geschäfts-Nr II 13 066

Berlin, den 29. Dezember 1907
Eingegangen 4. Januar 1908

Dem Präsidium des Hauses der Abgeordneten beehre ich mich anliegend die beiden

Übersichten über die Ergebnisse der anderweiten Verpachtung der im Jahre 1907 pachtfrei gewordenen und der im Jahre 1908 pachtfrei werdenden Domänenvorwerke

zur etwaigen Benutzung bei den Verhandlungen über den Domänenetat für 1908 ergebenst zu übersenden.

v. Arnim

An
das Präsidium des Hauses der Abgeordneten

Übersicht

über

die Ergebnisse der anderweiten Verpachtung der im Jahre 1907 pachtfrei gewordenen Domänenvorwerke

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungs-bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächen-inhalt ha	dessen Grund-steuer-Rein-ertrag M.	der Pachtzins im ganzen M.	der Pachtzins durch-schnitt-lich pro ha M.	in der letzten Pachtperiode von	bis	der Flächen-inhalt ha
										I. Provinz
1	Königsberg	Wehlau	Großhof	173	3 529	10 442	60,4	Johannis 1883	1907	173
		Summe I. Provinz Ostpreußen für sich								
										II. Provinz
										III. Provinz
2	Frankfurt	Soldin	Buchholz	330	9 275	13 419	40,6	Johannis 1889	1907	296
3	"	Königsberg	Neuenhagen	312	10 764	13 738	44,—	Johannis 1893	1907	342
		Summe III. Provinz Brandenburg		642	20 039	27 157	42,3	—	—	638
										IV. Provinz
4	Stettin	Demmin	Grammentin	292	8 198	14 600	50	Johannis 1889	1907	292
5	Stralsund	Grimmen	Bremerhagen	442	9 548	13 550	30,7	Johannis 1895	1907	443
6	"	"	Hildebrandshagen Südhof	134	2 892	4 730	35,3	Johannis 1889	1907	134
		Summe IV. Provinz Pommern		868	20 638	32 880	37,9	—	—	869

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	M			ha	M	M	M	M	M	M	
Ostpreußen											
11 909	68,8	Johannis 1865	1883	1 193	28 500	23,9	—	1 467	—	18 058	Die Domänen Großhof und Kleinhof bei Tapiau bildeten bis 1883 eine Pachtung.
Westpreußen. Keine											
Brandenburg											
6 574	22,2	Johannis 1871	1889	291	10 620	36,5	6 845	—	2 799	—	Für 1907—1925 sind mit der Domäne vereinigt 34 ha aus Privatbesitz angekaufte Ländereien, um eine geordnete Fruchtfolge zu ermöglichen.
10 946	32,—	Johannis 1875	1893	357	20 077	56,2	2 792	—	—	6 339	Flächenverminderung durch Verkauf und Übertragung auf die Forstverwaltung. Die Pacht für 1875 bis 1893 war nach Angabe der Regierung unbedingt viel zu hoch, sie betrug in der vorhergegangenen Pachtperiode nur 6426 M; der Pächter hat bei dieser übermäßig hohen Pacht die Hälfte seines Vermögens eingebüßt.
17 520	27,5	—	—	648	30 697	47,4	9 637	—	2 799	6 339	
										3 540	
Pommern											
14 598	50	Johannis 1871	1889	286	11 644	40,7	2	—	2 956	—	
11 557	26,1	Johannis 1877	1895	443	11 500	26,—	1 993	—	2 050	—	
4 272	31,9	Johannis 1871	1889	134	4 309	32,2	458	—	421	—	
30 427	35,—	—	—	863	27 453	31,8	2 453	—	5 427	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt ha	dessen Grundsteuer-Reinertrag ℳ	der Pachtzins im ganzen ℳ	der Pachtzins durchschnittlich pro ha ℳ	in der letzten Pachtperiode von	bis	der Flächeninhalt ha
										V. Provinz
										VI. Provinz
										VII. Provinz
7	Merseburg	Zeitz	Klosterposa	194	8 850	20 155	103,9	Johannis 1889	1907	186
8	"	Saalkreis	Rothenburg	386	15 389	36 325	94,1	Johannis 1889	1907	394
9	"	Mansfelder Seekreis	Wimmelburg	628	13 440	21 684	34,5	Johannis 1889	1907	630
		Summe VII. Provinz Sachsen....		1 208	37 679	78 164	64,7	—	—	1 210
										VIII. Provinz
										IX. Provinz
10	Hildesheim	Göttingen	Reinhausen, Albeshausen, Bettenrode	321	11 248	25 551	79,6	Johannis 1889	1907	337
11	"	Goslar	Weddingen mit Immenrode	309	9 955	20 635	66,8	Johannis 1889	1907	310
12	"	"	Wiedelah	455	16 397	36 230	79,6	Johannis 1889	1907	447
13	"	Hildesheim	Steuerwald	412	19 632	53 774	130,5	"	"	425

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
Posen. Keine											
Schlesien. Keine											
Sachsen											
18 813	101,1	Johannis 1871	1889	181	18 990	104,9	1 342	—	1 165	—	Zugelegt sind 8 ha bisher im einzelnen verpachtete Flächen.
26 260	66,6	Johannis 1871	1889	395	29 976	75,9	10 065	—	6 349	—	Flächenverminderung durch nachträgliche Absetzung von Flächen, die früher bereits im einzelnen verpachtet waren.
20 640	32,8	Johannis 1871	1889	638	30 027	47,1	1 044	—	—	8 343	
65 713	54,3	—	—	1 214	78 993	65,1	12 451	—	7 514	8 343	
										829	
Schleswig-Holstein. Keine											
Hannover											
18 403	54,6	1. Mai 1872	Joh. 1889	357	14 699	41,2	7 148	—	10 852	—	Ergebnis dreimaligen Ausgebots. Zur Ablösung von Forstberechtigungen sind 15 ha abgetreten worden.
17 023	55,—	Johannis 1872	1889	162	12 564	77,5	3 612	—	8 071	—	Das Vorwerk Immenrode von 148 ha gehörte früher zur Domäne Wiebelah und ist erst 1889 mit Weddingen vereinigt worden.
35 890	80,3	Johannis 1872	1889	606	30 482	50,3	340	—	5 748	—	Bis 1889 gehörte zur Pachtung noch das Vorwerk Immenrode von 148 ha, welches sodann mit Weddingen vereinigt ist.
47 577	111,9	Johannis 1871	1889	436	28 335	65,—	6 197	—	25 439	—	Für 1907—1925 zweimaliges Ausgebot, sehr lebhafter Wettbewerb. Die in der Nähe der Stadt Hildesheim sehr günstig belegene Domäne gehört zu den besten des Regierungsbezirks.

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt	dessen Grundsteuer-Reinertrag	der Pachtzins im ganzen	der Pachtzins durchschnittlich pro ha	in der letzten Pachtperiode von	bis	der Flächeninhalt
				ha	ℳ	ℳ	ℳ			ha
14	Hildesheim	Gronau	Poppenburg	407	18 724	48 103	118,2	Johannis 1889	1907	407
15	Stade	Neuhaus	Hollanderhof	45	2 774	1 900	42,2	1. Mai 1889	1907	43
16	„	Verden	Rieda	161	8 919	10 122	62,9	„	„	161
17	Aurich	Wittmund	Königskron	42	3 215	3 000	71,5	1. Mai 1895	1907	42
18	„	„	Seeburg	31	2 208	3 175	102,4	„	„	31
19	„	„	Vereinigung	47	2 876	3 150	67,0	„	„	47
20	„	„	Tannenwerth	47	3 128	4 425	94,1	„	„	47
21	„	„	Schönfeld	60	4 038	4 950	82,5	„	„	60
22	„	Weener	Heinitzpolder I	112	9 916	16 309	145,6	„	„	61
23	„	Aurich	Klein-Heikeland ...	58	1 579	6 050	104,3	„	„	58
24	„	Norden	Tjücher Grashaus I u. II	130	8 919	12 431	95,6	„	„	130

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		Bemerkungen
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
48 103	118,2	1. Mai 1872	Joh. 1889	507	35 760	70,5	—	—	12 343	—	Bis 1889 gehörte zur Pachtung noch das im Regierungsbezirk Hannover belegene Vorwerk Wittenburg, welches im Jahre 1907 mit gutem Erfolge in einzelnen Teilen verkauft ist. Poppenburg ist dem bisherigen Pächter für die alte recht hohe Pacht, welche bei öffentlicher Verpachtung wahrscheinlich nicht würde erreicht worden sein, auf weitere 18 Jahre belassen; dem Fiskus ist dadurch auch die Aufwendung größerer Baukapitalien erspart worden.
1 898	44,1	1. Mai 1882	1889	43	2 100	49,0	2	—	—	200	Zur Neuverpachtung sind 2 ha Streuparzellen zugelegt worden.
10 122	62,9	1. Mai 1871	1889	152	10 080	66,3	—	—	42	—	Mit Rücksicht auf die von der Weserstrombauverwaltung beabsichtigte Verlegung des Weserdeichs bei Nieder ist der Pachtvertrag unter den bisherigen Bedingungen bis zum 1. Mai desjenigen Jahres, in welchem mit den Verlegungsarbeiten begonnen werden soll, längstens jedoch bis zum 1. Mai 1918 verlängert worden.
2 700	64,3	1. Mai 1883	1895	42	2 640	62,9	300	—	360	—	
2 650	85,5	"	"	31	1 908	61,6	525	—	1 267	—	
3 000	63,8	"	"	47	3 740	79,6	150	—	—	590	
4 100	87,2	1893	1895	47	4 000	85,1	325	—	425	—	Ursprünglich für 1893—1905 verpachtet, dann aber, da der Pächter in Konkurs geriet, für 1895—1907 anderweit verpachtet.
3 950	65,8	1883	1895	60	2 949	49,2	1 000	—	2 001	—	
8 326	136,5	"	"	61	8 130	133,2	7 983	—	8 179	—	Mit der Domäne sind 51 ha Pachtparzellen vereinigt.
5 175	89,2	1. Mai 1883	1895	58	3 100	53,4	875	—	2 950	—	
10 530	81,0	"	"	130	9 955	76,6	1 901	—	2 476	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
						der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt ha	dessen Grundsteuer-Reinertrag M	im ganzen M	durchschnittlich pro ha M	von	bis	der Flächeninhalt ha
25	Aurich	Norden	Wundel	55	2 890	6 110	111,1	1. Mai 1895	1907	47
26	"	Emden	Greetsieler Schatthaus	67	4 302	7 075	105,6	"	"	67
27	"	"	Sielmönker Hamm	67	4 718	7 614	113,6	"	"	67
28	"	"	Kloster Sielmönken	60	4 044	5 754	95,9	"	"	60
	Summe IX. Provinz Hannover....			2 886	139 482	276 358	95,8	—	—	2 847

X. Provinz

XI. Provinz

Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt ha	dessen Grundsteuer-Reinertrag M	im ganzen M	durchschnittlich pro ha M	von	bis	der Flächeninhalt ha
29	Cassel	Cassel	Wilhelmshöhe, Sichelbach	225	5 815	13 820	61,4	Johannis 1889	1907	240
30	"	Eschwege	Germerode	168	3 815	5 457	32,5	"	"	168
31	"	"	Lautenbach	119	1 615	3 410	28,6	Joh. 1890	1. April 1907	119
32	"	Fulda	Johannesberg, Nonnenrod	321	9 021	17 889	55,9	Johannis 1889	1907	324
33	"	"	Neuenberg, Haimbach	289	6 990	14 595	50,5	Johannis 1895	1907	341
34	"	"	Maberzell	167	3 505	7 850	47,0	Johannis 1892	1907	167
35	"	Rotenberg	Blankenheim	115	2 513	5 020	43,6	"	"	115
	Summe XI. Provinz Hessen-Nassau....			1 404	33 274	68 041	48,5	—	—	1 474

XII. Rhein-

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
3 825	81,4	1. Mai 1883	1895	47	3 030	64,5	2 285	—	3 080	—	Die beiden Bestbieter beantragten nach dem Termine, von ihren Geboten entbunden zu werden, was aber nicht geschehen, sondern dem Bestbieter (alter Pächter) der Zuschlag erteilt ist.
4 850	72,4	"	"	68	7 000	102,9	2 225	—	75	—	
6 315	94,3	"	"	67	6 010	89,7	1 299	—	1 604	—	
5 000	83,3	1888	1895	60	4 800	80,—	754	—	954	—	
239 437	84,1	—	—	2 981	191 282	64,2	36 921	—	85 866	790	
									85 076		

Westfalen. Keine

Hessen-Nassau

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
9 717	40,5	Johannis 1875	1889	222	14 452	65,1	4 103	—	—	632	Flächenverminderung durch Abverkauf.
5 211	31,—	Petri 1871	Joh. 1889	174	6 876	39,5	246	—	—	1 419	
3 100	26,1	Petri 1872	Joh. 1890	119	4 055	34,1	310	—	—	645	Die für 1890—1908 abgeschlossene Pacht mußte bei der Wirtschaftsführung des Pächters im fiskalischen Interesse vorzeitig aufgelöst werden.
17 648	54,5	Johannis 1871	1889	333	13 697	41,1	241	—	4 192	—	Flächenverminderung durch Abverkauf.
15 336	45,—	Johannis 1877	1895	341	14 936	43,8	—	741	—	341	Ergebnis dreimaligen Ausgebots; Flächenverminderung durch Abverkauf.
6 450	38,6	Johannis 1880	1892	167	4 500	27,—	1 400	—	3 450	—	Pachtauflösung und freihändige Weiterverpachtung wegen Ausführung notwendiger umfangreicher Bauten unter angemessener Erhöhung des Pachtzinses.
4 436	38,6	Johannis 1871	1889	115	5 142	44,7	584	—	—	122	
61 898	42,—	—	—	1 471	63 658	43,8	6 143	—	4 383	—	

provinz. Keine

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
						der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Zahl der Pachtungen	der Flächeninhalt ha	dessen Grundsteuer-Reinertrag ℳ	im ganzen ℳ	durchschnittlich pro ha ℳ	von	bis	der Flächeninhalt ha
										Wieder-
I.	Provinz Ostpreußen		1	173	3 529	10 442	60,4	—	—	173
II.	„ Westpreußen		—	—	—	—	—	—	—	—
III.	„ Brandenburg		2	642	20 039	27 157	42,3	—	—	638
IV.	„ Pommern		3	868	20 638	32 880	37,9	—	—	869
V.	„ Posen		—	—	—	—	—	—	—	—
VI.	„ Schlesien		—	—	—	—	—	—	—	—
VII.	„ Sachsen		3	1 208	37 679	78 164	64,7	—	—	1 210
VIII.	„ Schleswig-Holstein		—	—	—	—	—	—	—	—
IX.	„ Hannover		19	2 886	139 482	276 358	95,8	—	—	2 847
X.	„ Westfalen		—	—	—	—	—	—	—	—
XI.	„ Hessen-Nassau		7	1 404	33 274	68 041	48,5	—	—	1 474
XII.	„ Rheinprovinz		—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe		35	7 181	254 641	493 042	68,7	—	—	7 211

holung

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	M			ha	M	M	M	M	M	M	
11 909	68,8	—	—	1 193	28 500	23,9	—	1 467	—	18 058	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17 520	27,5	—	—	648	30 697	47,4	9 637	—	—	3 540	
30 427	35,—	—	—	863	27 453	31,8	2 453	—	5 427	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
65 713	54,8	—	—	1 214	78 993	65,1	12 451	—	—	829	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
239 437	84,1	—	—	2 981	191 282	64,2	36 921	—	85 076	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
61 898	42,—	—	—	1 471	63 658	43,8	6 143	—	4 383	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
426 904	59,3	—	—	8 370	420 583	52,—	67 605	1 467	94 886	22 427	
							66 138		72 459		

Übersicht

über

die Ergebnisse der anderweiten Verpachtung der im Jahre 1908 pachtfrei werdenden Domänenvorwerke

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
Nr	Regierungs-bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
				der Flächen-inhalt	dessen Grund-steuer-Rein-ertrag	der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		der Flächen-inhalt
						im ganzen	durch-schnitt-lich pro ha	von	bis	
				ha	M	M	M			ha
										I. Provinz
1	Königsberg	Labiau	Cahmen, Legehnen	660	14 974	15 030	22,8	Johannis 1890	1908	652
2	"	Fischhausen	Neuendorf	551	7 445	20 147	36,5	Johannis 1890	1908	553
3	"	Wehlau	Tapladen, Petersdorf, Reichenhof ..	923	12 501	25 095	26,9	"	"	923
4	Allenstein	Allenstein	Klein-Bertung, Neu-Bertung	692	6 848	15 335	22,2	Johannis 1890	1908	692
		Summe I. Provinz Ostpreußen		2 826	41 768	75 607	26,8	—	—	2 820
										II. Provinz
										III. Provinz
5	Potsdam	Osthavelland	Hertefeld	262	2 359	4 822	18,4	Johannis 1890	1908	262

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrag		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
Ostpreußen											
14 026	21,5	Johannis 1872	1890	652	22 682	34,8	1 004	—	—	7 652	Unter der Pacht für 1872 bis 1890 befinden sich rund 7 350 ℳ Zinsen für Meliorations- usw Kapitalien, welche im Laufe der Pachtperiode zugetreten, bei Pachtablauf aber weggefallen sind. Im übrigen hat sich die Domäne bei den Neuverpachtungen stets als wenig begehrt erwiesen. Die neueste Pacht konnte nur im Wege der Verhandlung erzielt werden. Im Termin wurden nur 14 730 ℳ geboten. Flächenvermehrung durch Zukauf.
17 099	31,1	Johannis 1872	1890	559	19 060	34,1	3 048	—	1 087	—	Die Domäne war bis 1890 mit der Domäne Fischhausen zusammen verpachtet.
22 138	24,0	"	"	932	18 515	20,0	2 957	—	6 580	—	Für die für 1908—1926 versuchte Verpachtung in zwei gesonderten Pachtungen fanden sich keine Bewerber. Das im Termin abgegebene Gebot von 24 095 ℳ wurde durch nachträgliche Verhandlungen erhöht auf 25 095 ℳ
10 757	15,5	Johannis 1872	1890	692	11 871	17,2	4 578	—	3 464	—	
64 020	22,7	—	—	2 835	72 128	25,4	11 587	—	11 131	7 652	
									3 479		
Westpreußen. Keine											
Brandenburg											
4 966	18,9	Johannis 1872	1890	262	4 230	16,9	—	144	592	—	Für die neue Pachtperiode liegt dem Pächter eine erhebliche Baulast ob.

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungs-bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächen-inhalt ha	dessen Grund-steuer-Rein-ertrag ℳ	der Pachtzins im ganzen ℳ	der Pachtzins durch-schnitt-lich pro ha ℳ	in der letzten Pachtperiode von	bis	der Flächen-inhalt ha
6	Potsdam	Templin	Zehdenick	807	7 105	22 140	27,4	Johannis 1890	1908	807
7	Frankfurt	Lebus	Henriettenhof	144	4 909	6 261	43,5	Johannis 1890	1908	140
8	"	"	Kienitz, Geranienhof	603	20 235	36 450	64,4	Johannis 1890	1908	603
9	"	"	Wollup, Basta....	936	32 255	42 623	45,5	Johannis 1896	1908	936
	Summe III. Provinz Brandenburg....			2 752	66 863	112 296	40,8	—	—	2 748

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
22 140	27,4	Johannis 1872	1890	664	15 062	22,7	—	—	7 078	—	Der Pächter hat auf seine Kosten bedeutende Baumschulanlagen auf der Domäne geschaffen. Dieser Nebenbetrieb hat es ihm ermöglicht, den verhältnismäßig hohen Pachtzins aufzubringen. Um dem erfahrenen und strebsamen Pächter, der in jeder Beziehung um die Hebung der Domäne bemüht ist, zunächst noch die weitere Nutzung der wertvollen Baumschulanlagen zu gewähren, aber auch dem Fiskus den Weiterbezug des hohen Pachtzinses zu sichern, ist das Pachtverhältnis um 12 Jahre verlängert worden. In der letzten Pachtperiode ist mit der Domäne zur besseren wirtschaftlichen Gestaltung und Nutzung derselben vereinigt worden das angekaufte Gut Lütkeshof von 166 ha gegen eine Mehrpacht von 6 740 ℳ
6 244	44,6	Johannis 1872	1890	140	6 244	44,6	17	—	17	—	Flächenvermehrung durch Zulegung einer bisher besonders genutzten Wiese.
46 130	76,5	Johannis 1872	1890	603	46 130	76,5	—	9 680	—	9 680	Für 1908—1926 ist die Domäne zweimal ausgeboten worden, jedesmal mit demselben Ergebnis. Es ist bekannt und durch die Wirtschaftsbücher nachgewiesen, daß der Pächter in der letzten Pachtperiode jährlich ganz erheblich zugesetzt hat.
51 608	55,1	Johannis 1878	1896	631 305	48 123 21 000	76,3 68,9	—	8 985	—	26 500	Ganz wie bei der vorhergehenden Domäne Kienitz.
				936	69 123	73,8					
131 088	47,7	—	—	2 605	140 789	54,0	17	18 809	7 687	36 180	
								18 792		28 493	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungs- bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächen- inhalt	dessen Grund- steuer- Rein- ertrag	der Pachtzins im ganzen	der Pachtzins durch- schnitt- lich pro ha	in der letzten Pachtperiode von	in der letzten Pachtperiode bis	der Flächen- inhalt
				ha	ℳ	ℳ	ℳ			ha
										IV. Provinz
10	Stettin	Ückermünde	Aschersleben	610	6 053	11 648	19,1	Johannis 1890	1908	611
11	"	Greifenhagen	Groß-Schönfeld, Wilhelmswalde ..	728	16 276	23 228	31,9	Johannis 1890	1908	728
12	Stralsund	Franzburg	Dabitz	286	6 568	10 644	37,2	Johannis 1890	1908	286
13	"	"	Flemendorf	399	9 222	14 080	35,3	Johannis 1890	1908	399
14	"	"	Neuendorf	557	12 442	17 465	31,4	Johannis 1890	1908	557
15	"	"	Zipke	250	6 556	13 200	52,8	Johannis 1890	1908	250
16	"	"	Saal	609	16 960	21 057	34,6	Johannis 1905	1908	609
17	"	Grimmen	Hohenwarth	503	9 842	15 516	30,8	Johannis 1890	1908	508
18	"	"	Prützmannshagen-Tertial	72	1 467	2 350	32,6	Johannis 1890	1908	72

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
Pommern											
8 994	14,7	Johannis 1872	1890	611	11 099	18,2	2 654	—	549	—	
22 765	31,3	Johannis 1872	1890	728	24 878	34,2	463	—	—	1 650	
8 524	30,0	Johannis 1872	1890	286	10 992	38,4	2 120	—	—	348	
12 363	31,0	Johannis 1872	1890	399	14 997	37,6	1 717	—	—	917	
17 450	31,3	Johannis 1872	1890	557	23 844	42,8	15	—	—	6 379	
8 262	33,0	Johannis 1872	1890	250	9 845	39,4	4 938	—	3 355	—	
17 770	29,2	Johannis 1887	1905	620	18 102	29,2	3 287	—	2 955	—	Der bisherige Pächter, welcher die Domäne von seinem in Konkurs geratenen Pachtvorgänger in ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen übernommen hatte, hat deshalb und wegen der damaligen ungünstigen Lage der Wirtschaft sein nicht unbedeutendes Vermögen in der Pachtung zugesetzt, daneben auch noch Pachtreste hinterlassen. Zur Regelung der Verhältnisse und Abtragung der Pachtreste ist dem Pächter bezw. seiner Witwe eine angemessene Pachtverlängerung für 1908—1917 unter entsprechender Erhöhung des Pachtzinses bewilligt worden.
13 048	25,7	Johannis 1872	1890	508	15 226	30,0	2 468	—	290	—	5 ha Wiesen sind abgezweigt und mit Klein-Lehmhagen vereinigt.
1 979	27,5	Johannis 1872	1890	72	2 523	35,0	371	—	—	173	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
						der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt ha	dessen Grundsteuer-Reinertrag M	im ganzen M	durchschnittlich pro ha M	von	bis	der Flächeninhalt ha
19	Stralsund	Grimmen	Klein-Zetelvitz	91	1 528	2 008	22,1	Johannis 1890	1908	91
20	"	Rügen	Lütkevitz	399	17 188	17 140	43,0	Johannis 1890	1908	399
	Summe IV. Provinz Pommern			4 504	104 102	148 336	32,9	—	—	4 510
										V. Provinz
										VI. Provinz
21	Breslau	Neumarkt	Schönau	401	11 117	14 318	35,7	Johannis 1890	1908	401
	Summe VI. Provinz Schlesien für sich									
										VII. Provinz
22	Magdeburg	Jerichow II	Hagen	191	4 018	9 304	48,7	Johannis 1890	1908	191
23	"	"	Bergzow	242	2 541	11 061	45,7	Johannis 1890	1908	242
24	"	Osterburg	Werben	209	5 252	10 042	48,0	Johannis 1890	1908	209
25	"	Halberstadt	Zilly, Sonnenburg	862	34 718	80 423	93,3	Johannis 1890	1908	862

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		Bemerkungen
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	*M*			ha	*M*	*M*	*M*	*M*	*M*	*M*	
1 865	20,5	Johannis 1872	1890	91	1 562	17,2	143	—	446	—	
13 933	34,9	Johannis 1872	1890	399	17 924	44,9	3 207	—	—	784	
126 953	28,1	—	—	4 521	150 992	33,3	21 383	—	7 595	10 251	
										2 656	
Posen. Keine											
Schlesien											
13 318	33,2	Johannis 1872	1890	401	15 118	37,7	1 000	—	—	800	
Sachsen											
9 043	47,3	Johannis 1872	1890	193	10 636	55,1	261	—	—	1 332	
7 561	31,2	Johannis 1872	1890	244	8 477	34,7	3 500	—	2 584	—	Auf der Domäne sind in den Jahren 1897—1899 umfangreiche Obstbaumpflanzungen, nämlich auf einer Fläche von 40 ha, ausgeführt, an deren Unterhaltung hauptsächlich der Domänenpächter beteiligt ist und empfiehlt es sich, an diesem Verhältnis zunächst keine Änderung eintreten zu lassen. Die Domäne ist deshalb dem bisherigen Pächter gegen eine Pachterhöhung von jährlich 3 500 *M* auf die 18 Jahre von 1908 bis 1926 freihändig weiter verpachtet worden.
6 608	31,6	Johannis 1889	1890	209	7 790	37,3	3 434	—	2 252	—	
78 360	90,9	Johannis 1872	1890	862	40 737	47,2	2 063	—	39 686	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
Nr	Regierungsbezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächeninhalt	dessen Grundsteuer-Reinertrag	der Pachtzins im ganzen	der Pachtzins durchschnittlich pro ha	in der letzten Pachtperiode von	bis	der Flächeninhalt
				ha	M.	M.	M.			ha
26	Merseburg	Sangerhausen	Artern, Schönfeld, Kachstedt	523	26 698	47 500	90,8	Johannis 1890	1908	523
27	"	Mansfelder Gebirgskreis	Ermsleben	747	37 509	71 170	95,3	Johannis 1890	1908	747
28	"	Saalkreis	Brachwitz	404	15 399	22 600	55,9	Johannis 1890	1908	402
29	"	Mansfelder Seekreis	Langenbogen	588	18 184	40 660	69,1	Johannis 1890	1908	588

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
Betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		der Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
47 560	90,9	Johannis 1872	1890	523	33 197	63,6	—	60	14 303	—	Die Domäne ist an die Witwe des im Jahre 1906 verstorbenen Pächters für den als hoch geltenden bisherigen Pachtzins freihändig verpachtet worden. Dabei überläßt Pächterin ein ihr gehöriges Grundstück nebst Gebäuden, welches zur Erweiterung des Domänenhofs durchaus erforderlich ist, dem Fiskus unentgeltlich zum Eigentum.
70 450	94,3	Johannis 1872	1890	736	85 485	116,1	720	—	—	14 315	Freihändige Verpachtung an den bisherigen Pächter gegen angemessenen Pachtzins. Dabei hat Pächter auf den sonst notwendigen Neubau des Pächterwohnhauses verzichtet, zur unentgeltlichen Abtretung verschiedener ihm gehöriger Baulichkeiten an den Fiskus, sowie weiter sich verpflichtet, das ihm gehörige Brennereigebäude nebst Grund und Boden auf Verlangen nach bauamtlicher Taxe an den Fiskus zu verkaufen, endlich auch größere Anschonungen auszuführen und dem Fiskus unentgeltlich zu überlassen.
39 719	97,4	Johannis 1872	1890	402	21 666	53,9	—	17 119	934	—	Ergebnis nachträglicher Verhandlungen nach vorausgegangenem zweimaligen öffentlichen Ausgebot. Bei der Neuverpachtung für 1890—1908 befand sich der Bestbieter, der bereits im Pachtbesitze war, einer sehr scharfen Konkurrenz gegenüber, und die daraus hervorgegangene übermäßig hohe Pacht hat für Pächter nachgewiesenermaßen sehr bedeutende Vermögensverluste herbeigeführt.
31 142	53,0	Johannis 1872	1890	588	34 953	59,4	9 518	—	5 707	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
						der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		
Nr	Regierungs-bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächen-inhalt ha	dessen Grund-steuer-Rein-ertrag ℳ	im ganzen ℳ	durch-schnitt-lich pro ha ℳ	von	bis	der Flächen-inhalt ha
30	Erfurt	Worbis	Fuhrbach	129	1 248	2 335	—	Johannis 1890	Johannis 1908	129
		Summe VII. Provinz Sachsen		3 895	145 567	295 095	75,9	—	—	3 893
										VIII. Provinz
										IX. Provinz
31	Hildesheim	Northeim	Moringen, Holtensen	364	12 833	49 187	135,1	Johannis 1890	Johannis 1908	364
32	"	Osterode	Westerhof	267	8 057	10 000	37,5	Johannis 1890	Johannis 1908	270
33	"	Peine	Hofschwichelt, Telgte	544	12 934	20 775	38,2	Johannis 1890	Johannis 1908	544

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				Bemerkungen
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
ℳ	ℳ			ha	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
2 241	—	Johannis 1872	1890	129	2 241	—	94	—	94	—	
292 684	75,2	—	—	3 886	245 182	63,1	19 590	17 179	65 560	15 647	
							2 411		49 913		

Schleswig-Holstein. Keine

Hannover

11	12	13 von	13 bis	14	15	16	17	18	19	20	21
49 065	134,8	Johannis 1872	1890	364	20 387	56,0	122	—	28 800	—	Der bisherige, zugleich neuer Pächter, ist Besitzer einer unmittelbar am Domänengehöft belegenen Kartoffelbrennerei, durch deren Betrieb in Verbindung mit der Domänenwirtschaft es ihm möglich gewesen ist, den außerordentlich hohen Pachtzins aufzubringen, und der Fiskus hat ein erhebliches Interesse daran, daß der bisherige Pächter im Pachtbesitze der Domäne bleibt. Andernfalls müßte auf ein ganz erhebliches Sinken des Pachtzinses gerechnet werden. Es ist deshalb eine freihändige Weiterverpachtung auf 18 Jahre vereinbart worden, wobei Pächter noch die Verpflichtung übernommen hat, ein ihm gehöriges Grundstück unentgeltlich an den Fiskus abzutreten, seine Brennerei nebst Stallgebäude bei Ablauf der Pacht gegen Taxe der Regierung an den Fiskus zu verkaufen und endlich eine größere Wegeanlage auf eigene Kosten im Interesse der Domäne auszuführen.
14 132	53,0	Johannis 1872	1890	270	13 545	50,2	—	4 132	—	3 545	Für 1908—1926 Ergebnis zweimaligen Ausgebots.
19 847	36,5	Johannis 1872	1890	544	19 680	36,2	928	—	1 095	—	Nach zweimaligem öffentlichen Ausgebot, wobei ein annehmbares Ergebnis nicht erzielt wurde, freihändig an einen neuen Pächter verpachtet.

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
				Bei der neuen Verpachtung betrug						Es
						der Pachtzins		in der letzten Pachtperiode		
Nr	Regierungs-bezirk	Kreis	Namen der Vorwerke	der Flächen-inhalt ha	dessen Grund-steuer-Rein-ertrag M.	im ganzen M.	durch-schnitt-lich pro ha M.	von	bis	der Flächen-inhalt ha
34	Aurich	Emden	Degenfeld	52	3 562	5 300	101,9	1. Mai 1896	1908	52
35	"	"	Harsweg	168	7 977	16 000	95,2	1. Mai 1890	1908	168
36	"	"	Meer-Aland	68	2 702	5 750	84,6	1. Mai 1896	1908	68
37	"	"	Neu-Loquard	57	3 902	7 600	133,3	1. Mai 1896	1908	57
38	"	"	Otterham........	54	3 693	6 600	122,2	1. Mai 1896	1908	54
39	"	"	Uplewarder, Grashaus...........	58	4 000	6 900	118,9	1. Mai 1896	1908	58
40	"	"	Wilhelmshof	52	3 600	5 300	102,0	1. Mai 1896	1908	52
41	"	Wittmund	Carolinenland	41	3 171	4 425	107,9	1. Mai 1896	1908	41
42	"	"	Harmsluft	39	2 751	2 900	74,4	1. Mai 1896	1908	39
43	"	"	Fürstinnen - Grashaus	71	5 551	7 000	98,6	1. Mai 1896	1908	71
44	"	"	Tiemannsegge	35	2 381	2 600	74,3	1. Mai 1896	1908	35
	Summe IX. Provinz Hannover....			1 870	77 114	150 337	80,4	—	—	1 873

11	12	13		14	15	16	17	18	19	20	21
betrug		Es betrug					Hiernach beträgt der neue Pachtzins				
der Pachtzins		am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		der Flächeninhalt	der Pachtzins		gegen den etatsmäßigen Pachtzins		gegen den Pachtzins am Schlusse der vorletzten Pachtperiode		Bemerkungen
im ganzen	durchschnittlich pro ha	von	bis		im ganzen	durchschnittlich pro ha	mehr	weniger	mehr	weniger	
M	M			ha	M	M	M	M	M	M	
4 950	95,2	1. Mai 1884	1896	52	4 800	92,3	350	—	500	—	
18 018	107,2	1. Mai 1872	1890	167	9 903	59,2	—	2 018	6 097	—	Die Domäne ist, nachdem sie vorher zweimal öffentlich ausgeboten, hierbei aber kein annehmbares Ergebnis erzielt worden, freihändig mit der Maßgabe verpachtet worden, daß der Pachtzins für die ersten 13 Jahre 16 000 M, für die 5 letzten Jahre 18 000 M beträgt.
5 690	83,7	1. Mai 1884	1896	68	3 617	53,2	60	—	2 133	—	
7 100	124,6	1. Mai 1884	1896	57	5 005	87,8	500	—	2 595	—	
5 050	93,5	1. Mai 1884	1896	54	5 050	93,5	1 550	—	1 550	—	
6 900	118,9	1. Mai 1884	1896	58	5 212	90,0	—	—	1 688	—	
4 800	92,3	1. Mai 1884	1896	52	4 800	92,3	500	—	500	—	
3 600	87,8	1. Mai 1884	1896	41	4 020	98,0	825	—	405	—	
2 425	62,2	1. Mai 1884	1896	39	2 176	56,0	475	—	724	—	
6 940	97,7	1. Mai 1884	1896	71	6 940	97,7	60	—	60	—	
2 025	57,9	1. Mai 1887	1896	35	1 500	43,0	575	—	1 100	—	
150 542	80,4	—	—	1 872	106 635	57,0	5 945	6 150	47 247	3 545	
								205	43 702		

Bezeichnung der Hauptgestüte	Hauptbeschäler waren vorhanden im Jahre			Mutterstuten waren vorhanden im Jahre			Von diesen wurden an lebenden Fohlen geboren im Jahre						Von den Mutterstuten haben verworfen aus der Bedeckung von		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906	1904		1905		1906		1903/1904	1904/1905	1905/1906
	Stück			Stück			Hengste	Stuten	Hengste	Stuten	Hengste	Stuten	Stück		
Trakehnen	16	20	21	348	343	343	146	138	144	163	144	172	28	23	16
Gradit	10	10	14	151	169	173	49	51	61	46	58	56	4	9	9
Beberbeck	5	5	5	92	89	89	31	43	43	29	28	35	1	4	6
Neustadt (Zuchtgestüt)	2	3	3	52	53	55	15	19	21	16	24	17	3	1	1
Zwion-Georgenburg (Zuchtgestüt)	—	—	1	44	50	50	12	10	11	12	16	13	4	3	3
Summe	33	38	44	687	704	710	253	261	280	266	270	293	40	40	35

Aus der Aufzucht des Gestüts wurden als									Ausgemustert und deshalb verkauft wurden im Jahre						Bemerkungen
Landbeschäler eingestellt			Mutterstuten eingestellt			Obermarstall-remonten abgegeben			1904		1905		1906		
1904	1905	1906	1904	1905	1806	1904	1905	1906	alte	junge	alte	junge	alte	junge	
Stück			Stück			Stück			Pferde		Pferde		Pferde		
39	43	36	42	42	54	16	19	3	42 einschließlich 5	145 einschließlich 29	41 einschließlich 7	187 einschließlich 39	48 einschließlich 3	215 einschließlich 27	
									in die Ackergespanne eingestellte Pferde						
14	16	15	15	21	24	5	4	4	19	54	27	58	15	54	
9	4	6	6	7	10	—	3	—	6	17	5	28	5	35	
4	7	3	3	6	3	—	—	—	4 einschl. 2 Ackerpferde	17	1	11	6 einschl. 3 Ackerpferde	20	
1	6	3	3	5	5	—	1	—	9 einschl. 7 Ackerpferde	12	17 einschl. 15 Ackerpferde	7	3 einschl. 2 Ackerpferde	11	
67	76	63	69	81	96	21	27	7	80	245	91	291	77	335	

Betriebsresultate

der

Landgestüte des Staates in den Jahren 1903/1904 bis einschließlich 1905/1906

Lfde Nr	Bezeichnung des Landgestüts	Zahl der vorhandenen Beschäler im Jahre 1904	1905	1906	Zahl der vom Landgestüt besetzten Deckstationen im Jahre 1904	1905	1906	Von den Landbeschälern sind gedeckt worden im Jahre 1903	1904	1905	1906
		Stück			Stück			Stuten			
1	Ostpreußisches in Rastenburg ...	165	167	177	57	57	60	10 309	9 835	10 320	11 132
2	„ „ Braunsberg ..	142	145	151	56	55	60	7 840	8 339	8 446	8 444
3	Litauisches in Georgenburg	196	198	202	47	48	50	12 619	12 287	13 272	13 819
4	„ „ Gudwallen	206	207	216	45	45	45	11 762	11 779	11 705	12 454
5	Westpreußisches in Marienwerder	144	144	142	55	55	54	6 642	7 010	7 485	6 948
6	„ „ Pr.-Stargard	138	135	153	47	43	49	3 757	5 632	6 279	7 498
7	Brandenburgisches	232	229	227	97	95	101	10 190	10 282	10 369	10 182
8	Pommersches	172	168	172	69	67	68	7 532	8 128	8 084	7 930
9	Posensches in Zirke	183	181	184	54	54	57	10 099	10 234	10 142	11 307
10	„ „ Gnesen	198	204	206	59	61	61	12 881	13 191	13 521	14 338
11	Niederschlesisches	164	172	172	62	65	65	8 438	8 691	8 674	9 247
12	Oberschlesisches	176	175	183	55	54	57	9 992	10 906	11 188	12 575
13	Sächsisches	129	129	135	58	58	60	6 056	6 263	5 852	6 109
14	Schleswig-Holsteinsches	119	117	132	45	46	47	5 862	5 620	5 665	5 415
15	Hannoversches	267	274	278	70	72	72	14 024	13 572	13 392	14 533
16	Westfälisches	132	140	140	66	65	65	6 344	6 480	6 821	7 893
17	Hessen-Nassauisches	152	152	153	52	54	54	7 994	7 517	7 252	7 133
18	Rheinisches	176	182	197	79	80	87	9 004	8 788	9 064	8 389
	Zusammen	3 091	3 119	3 220	1 073	1 074	1 112	161 345	164 549	167 531	175 346

Von den gedeckten Stuten sind tragend geworden aus der Bedeckung von			Von den tragend gewordenen Stuten								
			haben verworfen aus der Bedeckung von			sind lebende Füllen geboren aus der Bedeckung von			sind bezw. gestorben, verkauft oder sonst nicht nachgewiesen		
1903/1904	1904/1905	1905/1906	1903/1904	1904/1905	1905/1906	1903/1904	1904/1905	1905/1906	1903/1904	1904/1905	1905/1906
Stuten			Stück			Stück			Stück		
7 481	6 964	7 870	738	719	675	5 336	5 439	5 822	2 683	2 018	2 060
5 789	6 236	6 096	627	603	556	4 595	5 073	4 867	852	806	1 048
10 596	10 314	10 917	1 001	776	1 312	8 712	8 460	8 356	901	1 308	1 751
8 728	8 719	9 040	1 268	1 030	1 067	7 470	7 700	7 979	955	979	890
4 545	4 948	4 789	322	351	343	3 527	3 714	3 551	1 226	893	903
2 672	4 059	4 075	400	347	418	2 049	3 210	3 462	346	798	319
6 338	6 336	6 086	792	812	491	5 239	5 179	5 252	311	351	369
5 055	5 737	5 394	402	437	431	4 410	5 011	4 668	252	302	305
6 706	6 645	6 747	617	678	643	5 353	5 428	5 563	1 259	919	919
8 622	8 870	9 029	810	896	889	7 812	7 974	8 151	924	922	981
5 095	5 122	4 868	406	419	490	4 487	4 431	4 081	378	478	556
5 538	6 106	6 284	361	423	371	5 182	5 693	5 934	621	607	636
3 742	3 925	3 627	394	391	413	3 262	3 407	3 106	156	218	201
3 862	3 730	3 538	258	357	288	3 419	3 152	3 258	307	327	432
9 154	8 982	8 811	814	823	804	8 187	7 866	7 694	438	463	497
3 494	3 674	3 944	139	216	200	3 169	3 259	3 546	277	306	323
4 223	3 870	3 889	292	322	305	3 840	3 458	3 516	172	180	128
4 862	4 978	4 952	484	491	520	4 184	4 259	4 158	412	444	551
106 502	109 215	109 956	10 128	10 091	10 216	90 233	92 716	92 964	12 470	12 319	12 869

Lfde Nr	Bezeichnung des Landgestüts	Es hat sonach jeder Hengst durchschnittlich								
		gedeckt im Jahre			befruchtet aus der Bedeckung von			lebende Füllen gezeugt aus der Bedeckung von		
		1904	1905	1906	1903/1904	1904/1905	1905/1906	1903/1904	1904/1905	1905/1906
		Stuten			Stuten			Stück		
1	Ostpreußisches in Rastenburg ...	60	62	63	44	42	47	31	33	35
2	" " Braunsberg ..	59	58	56	43	44	42	34	36	34
3	Litauisches in Georgenburg	63	67	68	54	53	55	44	43	42
4	" " Gudwallen	57	57	58	43	42	44	37	37	39
5	Westpreußisches in Marienwerder	49	52	49	34	34	33	27	26	25
6	" " Pr.-Stargard	41	46	49	25	29	30	20	23	26
7	Brandenburgisches	44	45	45	29	27	27	24	22	23
8	Pommersches	47	48	46	31	33	32	27	29	28
9	Posensches in Zirke	56	56	61	37	36	37	30	30	31
10	" " Gnesen	67	66	70	45	45	44	41	40	40
11	Niederschlesisches	53	50	54	31	31	28	27	27	24
12	Oberschlesisches	62	64	69	31	35	36	29	32	34
13	Sächsisches	49	45	45	30	30	28	26	26	24
14	Schleswig-Holsteinsches	47	48	41	33	31	30	29	26	28
15	Hannoversches	51	53	52	34	34	32	30	29	28
16	Westfälisches	49	49	56	27	28	28	24	25	25
17	Hessen-Nassauisches	49	48	47	28	25	26	25	23	23
18	Rheinisches	50	50	43	29	28	27	25	24	23
	Zusammen	53	54	54	35	35	35	29	30	30





